

Paritätsänderung und Seeschifffahrt

INAUGURAL-DISSERTATION
zur Erlangung der wirtschaftswissenschaftlichen Doktorwürde
des Fachbereichs Wirtschaftswissenschaften
der Philipps-Universität zu Marburg

vorgelegt von
Rüdiger Sterzenbach
Diplom-Volkswirt aus Dernbach

Marburg 1974

1972

Paritätsänderung und Seeschifffahrt

INAUGURAL-DISSERTATION
zur Erlangung der wirtschaftswissenschaftlichen Doktorwürde
des Fachbereichs Wirtschaftswissenschaften
der Philipps-Universität zu Marburg

vorgelegt von
Rüdiger Sterzenbach
Diplom-Volkswirt aus Dernbach

Marburg 1974



Als Dissertation vom Fachbereich

Wirtschaftswissenschaften

angenommen am: 20. 11. 1972

Berichterstatter: Prof. Dr. Walter Hamm

Mitberichterstatter: Prof. Dr. Gernot Gutmann

Tag der mündlichen Prüfung: 27. November 1972

PARITÄTSÄNDERUNG UND SEESCHIFFFAHRT

G l i e d e r u n g

	<u>Seite</u>
ERSTES KAPITEL	7
Einleitung	7
A. Der Anlaß zur Themenstellung	7
B. Aufgabe und Abgrenzung der Arbeit	8
 ZWEITES KAPITEL	 11
Die Seeschifffahrt als exportintensiver Wirtschaftszweig	11
A. Tramp- und Linienschifffahrt als Marktbereiche der Seeschifffahrt	11
I. Aufteilung von Märkten nach dem Kriterium der Beschäftigungsweise	11
II. Die Linienschifffahrt als fahrplanmäßiger Verkehr	13
III. Die Trampschifffahrt als Gelegenheitsverkehr	15
B. Die Preisbildung auf den Frachtenmärkten	18
I. Die Preisbildung in der Linienschifffahrt	18
1. Die Regel: Festsetzung der Raten in Form von Tarifen	18
a) Die Kartellierung der Linienschifffahrt durch Konferenzen	18
b) Die Tarifbildung durch die Konferenzen	20

	<u>Seite</u>
2. Die Ausnahme: Aushandeln der Rate zwischen Reeder und Ablader	21
a) Wettbewerb zwischen Konferenz und Außenseiter	22
b) Wettbewerb zwischen Konferenz und Trampschiffahrt	23
c) Einschränkung der Marktmacht der Konferenzen durch Abladerkartelle und Seeladekomitees	25
II. Die Preisbildung in der Trampschiffahrt	26
1. Der Seechartermarkt als börsenmäßig organisierter Markt	26
2. Atomistische Konkurrenz auf unvollkommenen Märkten	27
3. Zusammenschlüsse der Trampreedereien zur Erlangung von Marktmacht	29
C. Preiselastizitäten des Angebots und der Nachfrage in der Seeschiffahrt	33
I. Die Preiselastizitäten des deutschen Angebots von Seetransportleistungen	33
1. Möglichkeiten der Veränderung des Tonnageangebots	34
a) Das Abwracken oder Infahrtsetzen von Schiffen	34
aa) In der Trampschiffahrt	34
ab) In der Linienschiffahrt	36
b) Verkauf und Kauf von Tonnage	37
c) Auflegung und Wiederinfahrtsetzung von Schiffen	40
ca) Theoretische Vorüberlegungen	40
cb) Die Auflegungspraxis im Trampverkehr	43
cc) Die Auflegungspraxis im Linienverkehr	47
d) Verschiebung von Tonnage zwischen den Schifffahrtsbereichen	49

	<u>Seite</u>
2. Der Verlauf der kurzfristigen Angebotskurve im Trampverkehr	51
3. Der Verlauf der kurzfristigen Angebotskurve im Linienverkehr	56
II. Die Nachfrage nach deutscher Tramptonnage	59
III. Die Nachfrage nach deutscher Linientonnage	61
D. Zusammenfassung	64
DRITTES KAPITEL	68
Grundlegende Darstellung der Aufwertungsfolgen für die deutsche Seeschifffahrt	68
A. Einige theoretische Grundlagen	68
I. Die Bedeutung der Elastizitäten	68
1. Die Betrachtung in Fremdwährung	68
2. Die Betrachtung in DM	71
II. Aufwertungsbedingte Kosteneinsparungen der Exportwirtschaft	72
B. Auswirkungen einer Aufwertung auf die Trampschifffahrt	74
I. Allgemeine Vorbemerkung	74
II. Die Auswirkungen bei niedrigem Ratenniveau	76
1. Rückgang des Umsatzes in Dollar durch Auflegung von Schiffen	76
2. Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls größer als Aufwertungsprozentsatz	83
III. Die Auswirkungen bei hohem Ratenniveau	86
1. Unveränderter Umsatz in Dollar	86
2. Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls gleich Aufwertungsprozentsatz	91

	<u>Seite</u>
C. Auswirkungen einer Aufwertung auf die Linienschifffahrt	93
I. Zunahme des Umsatzes in Dollar durch Nachfragesteigerung	94
II. Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls kleiner als Aufwertungsprozentsatz	99
III. Senkungen der Raten in Konferenzen mit DM-Ratenfixierung	102
D. Zusammenfassung	104
E. Aufwertungsbedingte DM-Kosteneinsparungen	108
I. Gewichtung der Kosten in der Seeschifffahrt	108
II. Devisenabhängigkeit einzelner Kostenarten	110
1. Schiffsreisekosten	110
a) Treibstoffkosten	110
b) Hafen-, Kanal-, Lade-, Löschkosten	112
c) Kommissionen	113
2. Personalkosten	115
3. Proviantkosten	119
4. Ausrüstungs-, Reparatur- und Klassenkosten	120
5. Versicherungskosten	120
6. Charterkosten	121
7. Liniengemein- und Verwaltungskosten	122
III. Zusätzliche Verlagerung von Kosten ins Devisenaußland	123
F. Berechnung des Aufwertungsverlustes im Jahre 1970	127
I. Erfasste Tonnage und Aussagefähigkeit des Ergebnisses	127
II. Aufwertungsverlust und Kennziffer des Aufwertungsverlustes	131
III. Formelmäßige Erfassung des Aufwertungsverlustes	138

	<u>Seite</u>
G. Exkurs: Kosteneinsparungen beim Kauf und Verluste beim Verkauf von Schiffen	142
 VIERTES KAPITEL	 144
Mögliche Währungssysteme und hierdurch entstehende Besonderheiten für die Seeschifffahrt	144
 A. Stufenflexibilität	 144
I. Das Währungssystem von Bretton Woods	144
II. Beurteilung	146
1. Friktionsverluste in der Exportwirtschaft	146
2. Anpassungsinfation als Folge der Unterbewertung	148
3. Geringere Wirksamkeit der Geldpolitik der Notenbank	151
4. Die Gefahr der Beschränkung des internationalen Geld- und Kapitalverkehrs - Das Bardepotgesetz -	153
5. Unterschiedliche Unterbewertung gegenüber anderen Währungen	156
6. Die Gefahr der Fixierung eines politischen Wechselkurses	158
 B. Flexible Wechselkurse	 160
I. Flexibilität mit und ohne staatliche Intervention	160
II. Das Argument des Kursrisikos	161
1. Flexibilität ist nicht gleich Instabilität	161
2. Kurssicherung durch Devisentermingeschäfte	165
3. Kurssicherung als Risikoversicherung	168
4. Bank für Kurssicherung	170
 C. Zusammenfassung	 172

	<u>Seite</u>
FÜNFTES KAPITEL	176
Aufwertungsfolgen und staatliche Förderung der Seeschifffahrt	176
A. Aufwertungsverluste und Entschädigungsansprüche der Seeschifffahrt	176
B. Die Unterbewertung der DM im Jahre 1969	179
C. Die Lage der deutschen Seeschifffahrt zu Beginn der siebziger Jahre	182
I. Ratenverfall	182
II. Kostensteigerungen	183
III. Verluste aus dem laufenden Reedereigeschäft	184
IV. Zunehmende Ausflaggung von Schiffen unter "billige Flaggen"	187
V. Aufgelegte Tonnage und Tonnageverkauf	188
VI. Flaggendirigismus	190
VII. Subventionierung der Seeschifffahrt	192
VIII. Zusammenfassung	193
 SECHSTES KAPITEL	 195
Zusammenfassung und Ergebnis	195
 Anhang	 200
Literaturverzeichnis	204

ERSTES KAPITEL:

Einleitung

A Der Anlaß zur Themenstellung

Sowohl vor der Aufwertung der D-Mark im Herbst 1969 als auch vor der Wechselkursfreigabe und der damit verbundenen de-facto-Aufwertung der D-Mark im Mai 1971 hat unter anderem der Verband Deutscher Reeder warnend seine Stimme erhoben und der Regierung vorgehalten, daß die deutsche Seeschifffahrt im Fall einer Aufwertung jährlich Erlöseinbußen von mindestens 25 Millionen DM pro Aufwertungsprozent erleiden würde.

Die Erlöseinbußen werden damit begründet, daß praktisch alle Einnahmen der Reeder in ausländischen Währungen anfallen. Die starke Konkurrenz auf den internationalen Seefrachtenmärkten mache eine Überwälzung der DM-Aufwertungs-einbußen auf die Nachfrager unmöglich; selbst DM-Frachtraten müßten nach der Aufwertung gesenkt werden, wenn nicht Nachfrager an ausländische Anbieter verloren gehen sollen.

Zu den Verlusten aus dem "laufenden Reedereigeschäft" kämen Verluste im Schiffsvermögen, da Zweit-Hand-Tonnage auf den internationalen Märkten nur in Fremdwährung verkauft werden könne. Der Verkauf von Schiffen spiele im gegenwärtigen Modernisierungsprozeß der deutschen Handelsflotte eine entscheidende Rolle, so daß die DM-Verluste beim Verkauf der Schiffe einen bedeutenden Umfang annehmen.

Nach Erklärung des Verbandes Deutscher Reeder befindet sich die Seeschifffahrt hinsichtlich der DM-Einnahmefälle in einer ähnlichen Lage wie die deutsche Landwirtschaft, seitdem die Preise für Marktordnungsgüter in Verrechnungseinheiten (US-Dollar) festgesetzt werden. Unter Berufung auf die der Landwirtschaft zum Ausgleich der DM-Aufwertungsverluste zugesagten Maßnahmen hat der Verband Deutscher Reeder die Erwartung ausgesprochen, daß auch für die deutsche Seeschifffahrt entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen werden.

B Aufgabe und Abgrenzung der Arbeit

Aufgabe dieser Studie ist es, den Auswirkungen einer Paritätsänderung auf die Seeschifffahrt nachzugehen und eine Beurteilung dieser Auswirkungen vorzunehmen. Es ist zu prüfen, ob durch eine Aufwertung sich ergebende DM-Erlöseinbußen der Seeschifffahrt einen Anspruch auf staatliche Ausgleichszahlungen begründen.

Auswirkungen einer Paritätsänderung auf exportintensive Wirtschaftszweige hängen entscheidend von den Elastizitäten des Angebots und der Nachfrage auf den Exportmärkten dieser Branchen ab.¹⁾ Grundsätzliche Aussagen über die Auswirkungen einer Paritätsänderung auf die deutsche Seeschifffahrt setzen daher eine Bestimmung der Elastizitäten des Angebots und der Nachfrage nach deutschen Seetransportleistungen voraus. Um die Angebots- und Nachfrageelastizitäten bestimmen zu können, sind Marktformen, Markteigenarten und

1) Siehe S. 68 ff.

die Preisbildungsprozesse auf den internationalen Seeverkehrsmärkten zu analysieren. Die Untersuchung ist hierbei getrennt für die beiden Betriebsformen der Seeschifffahrt - Tramp- und Linienschifffahrt - vorzunehmen.

Das Schwergewicht der Studie liegt bei der Untersuchung der Auswirkungen einer **A u f w e r t u n g** auf die deutsche Seeschifffahrt. Die Wirkungen einer Abwertung, die in vieler Hinsicht ein Spiegelbild der Auswirkungen einer Aufwertung sind, werden vernachlässigt.

Aussagen über die Auswirkungen einer Aufwertung auf die Seeschifffahrt können nur unter Vernachlässigung sonstiger, gleichzeitig auf die Seeschifffahrt einwirkender Faktoren gewonnen werden. Durch Abstraktion von anderen Einflüssen ist es möglich, die vielfach durch konjunkturelle Schwankungen auf dem Seechartermarkt überlagerten Auswirkungen einer Aufwertung zu erkennen.

Nach einer Bestimmung und Berechnung von Aufwertungsfolgen im Jahre 1970 werden im folgenden die Folgen verschiedener Formen einer Paritätsänderung auf die Seeschifffahrt einander gegenübergestellt. Neben der Stufenflexibilität, die dem heutigen Währungssystem von Bretton Woods entspricht, werden die Besonderheiten, die sich für die Seeschifffahrt durch Einführung flexibler Wechselkurse ergäben, dargestellt. Da die Besonderheiten der verschiedenen Formen einer Wechselkursänderung nicht nur für die Seeschifffahrtsbetriebe, sondern auch für alle exportintensiven Unternehmen schlechthin von gleicher Bedeutung sind, wird in dieser

Kapitel vielfach allgemein auf die Exportwirtschaft abgestellt.

Im letzten Abschnitt der Studie sollen die währungspolitischen Fragen in den Gesamtzusammenhang der augenblicklichen Lage der Seeschifffahrt gestellt und die Aufwertungsfolgen mit den finanziellen Förderungsmaßnahmen der Bundesregierung zugunsten der Seeschifffahrt in Beziehung gesetzt werden. Es wird auf Tatbestände verwiesen, die von den Reedern im Zusammenhang mit den DM-Aufwertungen 1969 und 1971 als Beweis oder neben den Aufwertungsverlusten als zusätzliche Ursache für die wirtschaftlich ungünstige Lage der deutschen Seeschifffahrt genannt werden.

ZWEITES KAPITEL:

Die Seeschifffahrt als exportintensiver Wirtschaftszweig

A Tramp- und Linienschifffahrt als Marktbereiche der Seeschifffahrt

I. Aufteilung von Märkten nach dem Kriterium der Beschäftigungsweise

Unter Seetransportleistung ist die Ortsveränderung von Objekten - Güter oder Personen - über See zu verstehen. Die der Seeschifffahrt innewohnende Mobilität führt zu weltweiten Interdependenzen zwischen den Märkten für Seetransportleistungen. Die weltweiten Interdependenzen finden ihre Grenzen in sachlichen, räumlichen, zeitlichen und persönlichen Vorzugsstellungen der am Seefrachtenmarkt beteiligten Wirtschaftssubjekte.¹⁾ "Von diesen Vorzugsstellungen hängt es ab, wann, wie, wo und in welchem Maße eine Substitution der nachgefragten beziehungsweise angebotenen Leistungen erfolgen kann."²⁾ Trotz enger Substitutionsbeziehungen auf der Angebotsseite der Märkte für Seetransportleistungen gibt es einzelne Preisbildungsprozesse, die sich, wenn auch nicht autonom, so doch in einem bestimmten Unabhängigkeitsgrade vom übrigen Marktgeschehen vollziehen. Dies rechtfertigt eine Marktkomplexbildung im Sinne Krelles.³⁾

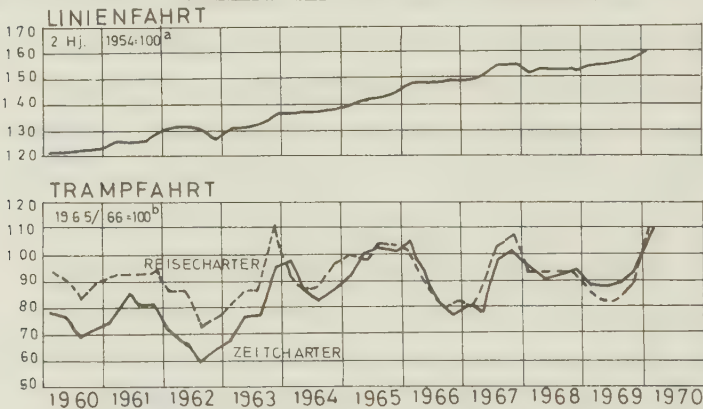
1) Als interessantes Beispiel persönlicher Präferenzen führt Sanmann unter anderem die in England recht bedeutsame Form "nationaler Solidarität" an. Hierunter ist die auf den Seefrachtenmärkten durch englische Nachfrager gegenüber englischen Anbietern gegebene Bevorzugung zu verstehen. Vergleiche H. Sanmann, Seeverkehrsmärkte, Grundlegung einer Ökonomik des Seeverkehrs, Verkehrswissenschaftliche Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Hamburg, Heft 1, Göttingen 1965, S. 36.

2) R. Franz, Schifffahrtsprotektionismus, Der Einfluß schifffahrtsprotektionistischer Maßnahmen auf die Preisbildung im Seeverkehr, Schriftenreihe des Instituts für Industrie- und Verkehrspolitik der Universität Bonn, Band 10, Berlin 1967, S. 36.

3) Vergleiche W. Krelle, Preistheorie, Tübingen 1961, S.25-29.

Unter den Marktkomplexen der Seeschifffahrt sind die Bereiche der Tramp- und Linienschifffahrt zu verstehen. Obwohl die Interdependenzen auch hier konträre Preisentwicklungen verhindern, sind die Preisbildungsprozesse in beiden Marktbereichen doch in einem gewissen Grade voneinander unabhängig. Ein Vergleich der Preisentwicklung in beiden Teilmärkten bringt eine Bestätigung der getroffenen Aussage (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Index für Linien- und Trampfrachten



a) Index des Bundesverkehrsministeriums

b) Index der Norwegian Shipping News

Quelle: Die Weltwirtschaftshalbjahresschrift des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, 1970, Heft 1, Tübingen 1970, S. 183.

Die gleichgerichteten Konjunkturzyklen lassen auf eine gegenseitige Abhängigkeit schließen. Die stärkeren Preisausschläge auf dem Trampschifffahrtsmarkt beweisen die Eigenständigkeit in der Preisbildung.¹⁾

Die Unterteilung der Seeschifffahrtsmärkte in die Marktbereiche Linien- und Trampschifffahrt beruht auf dem Kriterium der Beschäftigungsweise.²⁾

1) So auch bei R. Franz, a.a.O., S. 23/24 und S. 37/38.

2) Vergleiche F. M. Fisser, Trampschifffahrt, Entwicklung, Bedeutung, Marktelemente, Bremen 1957, S. 6; zudem H. Sanmann, a.a.O., S. 51/52.

In der in Literatur und Praxis am häufigsten verwendeten Gliederung der Seeschiffahrtsmärkte werden die Bereiche Linien-, Tramp- und Spezialschiffahrt unterschieden.¹⁾

Diese Dreiteilung ist unbefriedigend, da sie auf zwei unterschiedliche, auf verschiedenen Ebenen liegende Unterscheidungsmerkmale zurückgeht. Es wird sowohl das Kriterium der Beschäftigungsweise (Tramp-, Linienschiffahrt) als auch das Merkmal der Beschaffenheit der Tonnage (zum Beispiel Tankschiffahrt) bei der Aufteilung des Gesamtmarktes zugrundegelegt.

Die Spezialschiffahrt bleibt in der vorliegenden Studie unberücksichtigt, da auf diesen Märkten die gleichen Preisbildungsprozesse gelten, wie sie für die Tramp- und Linienschiffahrt abzuleiten sind.²⁾

II. Die Linienschiffahrt als fahrplanmäßiger Verkehr

Unter der Linienschiffahrt ist diejenige Schiffahrt zu verstehen, die regelmäßig und nach bestimmten Abfahrtzeiten den Dienst auf einer vorher beschriebenen Route versieht.³⁾ Ein solcher fahrplanmäßiger Verkehr kann in der Regel nur mit mehreren Schiffen betrieben werden, die unabhängig vom Ladungsaufkommen für die einzelne Reise zwischen den Häfen des Liniendienstnetzes verkehren.⁴⁾ Die Linienschiffahrt ermöglicht es auf solche Weise der Industrie und dem Handel, auch einzelne

1) So auch das Bundesverkehrsministerium, indem es bei der Statistik der Frachtratenindizes zwischen Linien-, Tramp- und Tankschiffahrt unterscheidet.

2) Indem Fisser die Spezialschiffahrt in "freier" Fahrt zur Trampschiffahrt zählt, gibt er indirekt eine Bestätigung der hier getroffenen Aussage.

3) Vergleiche unter anderem H.O.Wahl, Der Seechartermarkt als börsenmäßig organisierter Markt (unter besonderer Berücksichtigung des Trampmarktes an der Londoner "Baltic Mercantile and Shipping Exchange"), Dissertation, Mannheim 1960, S. 8.

4) So auch bei W. Schütt, Der Frachtenmarkt der Seeschiffahrt, Dissertation, Handelshochschule Leipzig 1939, S. 45.

Stückgüter über See zu befördern.¹⁾ Die Schiffsladung besteht infolgedessen in der Regel nicht aus gleichartigen Gütern eines Kunden, sondern setzt sich aus verschiedenartigen Gütern zusammen, die von einer großen Anzahl von Befrachtern der Reederei zum Transport übergeben werden.²⁾

Abkommen über die Beförderung der Güter beruhen somit in der Linienschiffahrt auf der vorausgegangenen Entscheidung des Linienreeders, einen Liniendienst auf dieser Route einzurichten.³⁾

Der Linienreeder wird sich darum bemühen, die Kapazität seiner Schiffe möglichst auf der ganzen Fahrtroute voll auszulasten. Dazu sind große, "ganze Kontinente umspannende Landorganisationen" erforderlich. Soll der Liniendienst reibungslos erfolgen, sind Investitionen für Landungsbrücken, Lagerräume und Abfertigungshallen notwendig.⁴⁾ Diese Anlagen und die Landorganisation führen zu einer großen Fixkostenbelastung im Linienschiffahrtsbetrieb. Eine systematische Ratenunterbietung, wie sie zu Beginn des Entwicklungsprozesses der Linienschiffahrt unter den Linienreedern stattfand, mußte deshalb langfristig zu Substanzverlusten führen, die oftmals zu einer Aufgabe des Liniendienstes zwangen.

Aus der großen Rolle, die die Stückgutbeförderung im Linienverkehr spielt, ergibt sich, daß das Schwergewicht der Akti-

-
- 1) J. Karsten, Kosten und Preise in der Trampschiffahrt, Verkehrswissenschaftliche Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Hamburg, Heft 5, Göttingen 1968, S. 13.
 - 2) Vergleiche J. Karsten, a.a.O., S. 13.
 - 3) Vergleiche W. Rzepecki, Prices of Sea Transport's Services, Theoretical Problems, in: Transactions of the Maritime Institute at Gdansk, Series III, No. 18, Gdansk 1961, S. 205.
 - 4) Vergleiche J. Rogowsky, Tramp- und Linienschiffahrt, in: Zeitschrift für Betriebswirtschaft, 26. Jahrgang, 1956, S. 361; zudem J. Karsten, a.a.O., S. 14.

vität der Linienreeder im ausgehenden Verkehr der Industrieländer liegt.

III. Die Trampschiffahrt als Gelegenheitsverkehr

Im Gegensatz zur Linienschiffahrt ist die Trampschiffahrt nicht fahrplangebunden. Die moderne Trampschiffahrt (auch "wilde" oder "freie" Fahrt genannt) verkehrt ohne vorher festgelegte Regelmäßigkeit dort, wo sie die besten Bedingungen zu finden hofft, das heißt, wo das Ladungsangebot den größten Gewinn verspricht.¹⁾

In der Trampfahrt erfolgt die Vercharterung des Schiffes im wesentlichen nur an denjenigen Verloader, der die gesamte Beförderungskapazität des Schiffes nutzen kann.²⁾ Es werden vorwiegend Massengüter, vor allem Eisenerz, Holz, Zucker, Getreide, Phosphate und Kohle befördert.³⁾ Stückgut wird nur in geringem Umfang zur Komplettierung der Ladung befördert.

Da auf den Trampschiffen in erster Linie Rohstoffe aus den Gewinnungsländern in die Industrieländer befördert werden, liegt der Schwerpunkt der Aktivität der Trampschiffahrt im einkommenden Verkehr der Industrieländer.

Die Tonnage der Trampschiffahrt ist in der Regel nicht so hochwertig wie in der Linienfahrt.⁴⁾ Die Trampschiffahrtsunternehmen, die zahlenmäßig immer noch den größten Teil der

1) Vergleiche J. Rogowsky, Tramp- und Linienschiffahrt, a.a.O., S. 359.

2) Vergleiche J. Karsten, a.a.O., S. 14/15.

3) Diese Massengüter stellen in der Regel 70 bis 80 Prozent des Ladungsaufkommens der Trampschiffahrt. Vergleiche insbesondere H. Gripaios, Tramp-Shipping, Toronto - New York 1959, S. 15, sowie F. M. Fisser, a.a.O., S. 102.

4) Hierbei ist zu beachten, daß die Ausnahmen von dieser Regel in der jüngsten Zeit immer zahlreicher werden, so daß sich heute ein modernes Trampschiff in der Qualität von einem Linienschiff kaum unterscheidet.

Seeschiffahrtsbetriebe darstellen, benötigen für einen reibungslosen Betriebsablauf nur eine verhältnismäßig kleine Landorganisation.¹⁾ Soweit sie mit Schiffsmaklern zusammenarbeiten, können sie auf eigene Agenturen ganz verzichten; in diesem Fall beschränken sich ihre Anlagen oftmals nur auf das Schiff.²⁾

Da es für die Trampschiffahrt keine Fahrplanmäßigkeit gibt, entsteht für den einzelnen Trampreeder kein Zwang zum Einsatz nahezu gleichartiger Schiffe. Aus diesem Tatbestand ergibt sich eine hohe "Individualisierung" der Trampschiffahrtsflotte.³⁾ Als Ausnahmen von dieser Regel sind sowohl die Serienbauprogramme der Kriegszeit, wie zum Beispiel die "Liberty"- und "Victory"-Schiffe, als auch die Ende der fünfziger Jahre von einigen Werften verstärkt einsetzende Produktion standardisierter Trampschiffe zu nennen.⁴⁾

Aus dem Wesen der Trampschiffahrt ergibt sich, daß das Trampschiff zur Beförderung möglichst vieler Massengüter geeignet sein muß.⁵⁾ Andererseits sind aber auch Einrichtungen notwendig - umfangreiches Ladegeschirr und Zwischendeck -, die es ermöglichen, ein Trampschiff an einen Linienreeder zu verchartern. Das Trampschiff zeichnet sich somit durch eine hohe be-

1) Vergleiche G. A. Theel, Seeschiffahrt, in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, 9. Band, Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1956, S. 195.

2) Vergleiche H. O. Wahl, a.a.O., S. 8.

3) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 40 f.

4) Besonders erwähnenswert sind folgende Serientypen: "SD 14", "Freedom", "German Liberty", "Pioneer". Vergleiche Neue Standardschiffe für die Trampfahrt, in: Hansa 103, Jahrgang 1966, S. 966; Interesse für "German Liberty", in: Hansa 103, Jahrgang 1966, S. 1072; Neuer Weg im britischen Schiffsbau?, in: Die Welt vom 20.10.1962.

5) Vergleiche St. R. Broos, Ocean-Shipping, Cambridge, Maryland 1956, S. 87.

triebstechnische Elastizität aus.¹⁾

Die Nachfrage in der Trampschiffahrt kann auf folgende vier Charterformen gerichtet sein:²⁾

- a) auf eine Bare-Boat-Charter, bei der das gesamte Schiff ohne Besatzung, Treibstoff et cetera für einen bestimmten Zeitraum auf den Charterer übergeht;
- b) auf eine Net-Form-Charter (Reisecharter), also die Miete des Laderaums³⁾ eines Schiffes für eine vorher bestimmte Reise;
- c) auf den Abschluß einer Time-Charter, das heißt, das Schiff hat für eine bestimmte Zeit nach Weisung des Befrachters zu fahren, und
- d) "auf eine Reise-Zeit- oder Konsekutivcharter, die den gesamten Laderaum eines Schiffes für eine oder mehrere ausgehende und einkommende Reisen bei festgelegter Reiseroute umschließt".⁴⁾

Wenn Zuellig von einer "Marktproduktion" der Linienschiffahrt und einer "Kundenproduktion" der Trampschiffahrt spricht,⁵⁾ hat er damit die Eigenart beider Bereich der Seeschiffahrt treffend umschrieben. Die Trampschiffahrt erstellt ihre Beförderungsleistungen sozusagen nach "Maß", da sie die Wünsche des Verladers in bezug auf Menge, Zeit und Route berücksichtigen kann; dies ist naturgemäß in der Linienschiffahrt unmöglich.⁶⁾

1) Zum Begriff der Betriebstechnischen Elastizität vergleiche E. Gutenberg, Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre, Erster Band, Die Produktion, 12. Auflage, Berlin - Heidelberg - New York 1966, S. 80 f.

2) Die verschiedenen Charterformen führen gleichzeitig zu unterschiedlichen Kostenbelastungen für Reeder und Befrachter; vergleiche unter anderen F.M.Fisser, a.a.O., S.92 ff.; H. Vormbaum, Die Frachtrate in der Seeschiffahrt, in: Wirtschaftsdienst, 40. Jahrgang-1960, S. 623.

3) Oder eines Teils des Laderaums.

4) H. Vormbaum, a.a.O., S. 623.

5) Vergleiche S. Zuellig, Die Seefrachten 1920 - 1938, Zürich 1942, S. 17.

6) Vergleiche hierzu insbesondere F.M. Fisser, a.a.O., S. 36.

B. Die Preisbildung auf den Frachtenmärkten

I. Die Preisbildung in der Linienschifffahrt

1. Die Regel: Festsetzung der Raten in Form von Tarifen

a) Die Kartellierung der Linienschifffahrt durch Konferenzen

In der Linienschifffahrt stehen in einem Fahrtgebiet¹⁾ viele Nachfrager, die zum Teil nur sehr geringe Mengen zu verfrachten haben, einigen wenigen Linienreedern als Anbietern von Seetransportleistungen gegenüber. Stets handelt es sich auf der Angebotsseite in einem Fahrtgebiet um eine überschaubare Anzahl von Linienreedern, um ein Angebotsoligopol.²⁾ Da der einzelne Nachfrager nur sehr geringe Mengen - an der gesamten Leistungsmenge des Fahrtgebietes gemessen - verfrachtet, konkurriert er mit vielen anderen Nachfragern um das Angebot und verhält sich dementsprechend in der Regel polypolistisch.³⁾ Wo, wie im Linienverkehr der Seeschifffahrt, von Oligopolisten relativ ähnliche Leistungen angeboten werden und wo keiner der einzelnen Oligopolisten stark genug ist, die anderen endgültig vom Markt zu verdrängen,⁴⁾ besteht ein großer Hang zur Kartellbildung.⁵⁾ So ist das Entstehen von Kartellen (Konfe-

1) Ein Fahrtgebiet umfaßt alle Linienrouten von einem bestimmten Küstenbereich nach einem bestimmten Küstenbereich.

2) Vergleiche W. Nittscher, Das Konferenzsystem der Linienschifffahrt, in: Wirtschaftsdienst, 36. Jahrgang, 1956, S. 323.

3) So auch bei H. Sanmann, a.a.O., S. 143.

4) Dies läßt sich aus der Geschichte der Linienschifffahrt ableiten, die überwiegend eine Geschichte der Oligopolkämpfe ist. Zwar konnten vielfach Konkurrenten in den Konkurs getrieben werden, aber es wurden doch bestenfalls Monopolstellungen für kurze Zeit erreicht, da immer wieder neue Konkurrenten in die Verkehrsrelation drängten.

5) Vergleiche die allgemeinen Ausführungen über den Hang zur

(Fortsetzung s. nächste S.)

renzen) schon in einem frühen Entwicklungsstadium des Linienverkehrs festzustellen. Die Bezeichnung Konferenz wird heute in der Schifffahrtsliteratur im weitesten Sinne als Oberbegriff für alle Organisationsformen der Linienschifffahrt angewandt. Nach dem Grad der Kartellierung lassen sich vier Organisationsformen unterscheiden, die jedoch fast nie in reiner Form auftreten. Man unterscheidet zwischen Abreden (Agreements), die nur moralische, nicht rechtliche Verbindlichkeiten haben, verbindlichen Preisabsprachen (mit Gebiets-, Quoten- und Rabattvereinbarungen), Gewinnabrechnungsgemeinschaften (Pools) und Betriebsgemeinschaften, die die straffste Form der Kartellierung sind.¹⁾ Bei den Betriebsgemeinschaften werden von bestimmten Reedereien unter Ausschaltung jeglichen Wettbewerbs - zwischen den beteiligten Reedereien - einzelne Dienste gemeinsam angeboten.

Die Konferenzen sind in der Regel Gebiets-, Quoten-, Rabatt- und Preiskartelle. Indem die Konferenzen jedem Mitglied die Anlauf- und Abfahrtshäfen im Konferenzgebiet zuweisen, sind sie Gebietskartelle; durch die Bestimmung der Abfahrtsdichte sind sie Quotenkartelle, und indem sie für ihre Mitglieder Preise und Rabatte festlegen, sind sie Preis- und Rabattkartelle.²⁾

Kartellbildung bei Oligopolisten, die relativ gleichartige Güter anbieten, bei J.A. Schumpeter, Konjunkturzyklen, Eine theoretische, historische und statistische Analyse des kapitalistischen Prozesses, Göttingen 1961, S. 68; vergleiche zudem F. Voigt, Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems, Verkehrswissenschaftliche Forschungen, Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Seminars an der Universität Hamburg, Band 1, Berlin 1960, S. 260.

1) Vergleiche A. Predöhl, Verkehrspolitik, Göttingen 1958, S. 212.

2) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 156; vergleiche zudem Bundeskartellamt kontra Fernostkonferenz, in: Die Welt vom 8.8.1971.

Im einzelnen sind die in den Konferenzen getroffenen Vereinbarungen sehr unterschiedlich. In vielen Konferenzen werden zum Beispiel feste Raten vorgeschrieben, in anderen nur Mindestraten. Es gibt Konferenzen mit Differentialraten; Differentialraten werden einheitlichen Raten insbesondere dann vorgezogen, wenn von den an einer Konferenz beteiligten Reedern unterschiedliche Dienste angeboten werden.¹⁾

b) Die Tarifbildung durch die Konferenzen

Die Festsetzung der Linienraten durch die Konferenzen erfolgt regelmäßig in der Form von Tarifen. Tarife sind Preisverzeichnisse, "in denen Verkehrsleistungen einer großen Anzahl von Nachfragern auf eine gewisse Dauer angeboten werden".²⁾

Die Tarifbildung, deren wesentliches Merkmal in der begrenzten Geltungsdauer der Preisfestsetzung zu sehen ist, ist erst durch die mit den Konferenzen gewonnene Machtstellung für die Reeder möglich.³⁾ Wurden auch vor Entstehung der Konferenzen von den Reedern Raten festgesetzt, war die zeitliche Gültigkeit dieser Raten doch relativ eng begrenzt und überdauerte oft nur einen einzigen Transportakt. Die Konkurrenz der Linienreeder führte dazu, daß den Raten die den Tarifen eigene längere Geltungsdauer fehlte. "Die Stabilität der Raten ist

1) Vergleiche A. Predöhl, a.a.O., S. 212/213.

2) A. Predöhl, Verkehrspolitik, a.a.O., S. 230.

3) So schreibt auch Predöhl, daß als Voraussetzung der Tarifbildung ein hinreichendes Ausmaß an Marktmacht gegeben sein muß. "Denn bei unbeschränktem Wettbewerb sieht sich der Anbieter einer so elastischen Nachfrage gegenüber, daß er seine Angebotspreise laufend der Marktlage anpassen muß." A. Predöhl, a.a.O., S. 230.

daher ein Ergebnis der Kartellierung der Linienschiffahrt, weil erst diese dem Angebot die für die Stabilisierung der Raten benötigte Marktmacht verschaffte."¹⁾ Diese Machtstellung der Konferenzen ist durch die aktuelle und (oder) potentielle Konkurrenz der Außenseiter und (oder) der Trampschiffahrt ständig bedroht. Die Differenzierung der Tarife muß daher in der Linienschiffahrt groß sein. Sie geht auch weit über das hinaus, was zum Beispiel bei der Eisenbahn zu finden ist.²⁾

2. Die Ausnahme: Aushandeln der Rate zwischen Reeder und Ablader

In der Regel strebt ein Kartell nach einem geschlossenen Markt, um sich seine Funktionsfähigkeit zu erhalten.³⁾ Die Schiffahrtspraxis zeigt, daß dies auf den "freien Meeren" in der Regel ein wenig erfolgreiches Unterfangen ist. Die bereits angeführte aktuelle und potentielle Konkurrenz durch Außenseiter und Trampschiffahrt, sowie auf der Marktgegensseite oftmals bestehende Abladerkartelle schwächen, beziehungsweise begrenzen die monopolartige Stellung der Schiffahrtskonferenzen mehr oder minder. In einigen Fällen ist die Marktmacht der Konferenzen so gering, daß weder Raten in Form von Tarifen festgelegt, noch eine kurzfristige einseitige Ratenfixierung vorgenommen werden kann.

1) H. Sanmann, a.a.O., S. 179.

2) Vergleiche A. Predöhl, a.a.O., S. 254; Sanmann weist in diesem Zusammenhang darauf hin, daß es vor einigen Jahren im Levanteverkehr 24 Tarifklassen gab, während zur gleichen Zeit der Deutsche Eisenbahngütertarif nur 7 Tarifklassen aufwies; vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 186. Allerdings ist zu beachten, daß es im Eisenbahnverkehr zahlreiche Ausnahmetarife gibt.

3) Vergleiche W. Nittscher, Schiffahrtskonferenzen und Abladerschaft, 1. Teil, in: Wirtschaftsdienst, 40. Jahrgang, 1960, S. 78.

Sind diese Fälle auch als Ausnahmestände anzusehen, sollen sie doch der Vollständigkeit halber erwähnt werden.

a) Wettbewerb zwischen Konferenz und Außenseiter

Unter Außenseitern sind in der Seeschifffahrt Reeder zu verstehen, die, ohne Mitglieder einer Konferenz zu sein, Liniendienst betreiben.¹⁾

Zwar versuchen auch Außenseiter Tarife festzusetzen und somit die Nachfrager in die Rolle des Mengenanpassers zu drängen.²⁾ Doch oft ermöglicht es der Konkurrenzkampf zwischen Außenseitern und Konferenz den Nachfragern, der ihnen zugedachten Rolle eines Mengenanpassers zu entgehen.³⁾ Die Nachfrager erlangen von der Konferenz oder dem Außenseiter Vorzugsraten ("preferential contracts"), die zum Teil erheblich unter den ursprünglich festgesetzten Tarifen liegen. Bei den hier beschriebenen Nachfragern wird es sich in erster Linie um diejenigen handeln, die große Mengen von hochtarifierten Gütern verschiffen und deren Nachfrage für die Anbieter somit auch dann noch interessant ist, wenn ihnen niedrigere Raten eingeräumt werden müssen.⁴⁾ Es ist ersichtlich, daß es

1) Nähere Ausführungen über Außenseiter können nachgelesen werden bei D. Marx jr., International Shipping Cartels. A Study of Industrial Self-Regulation by Shipping Conferences, Princeton 1953, S. 186 ff.

2) Ausnahmen siehe bei D. Marx jr., a.a.O., S. 186 f.

3) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 192.

4) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 192.

in der Natur der Vorzugsraten liegt, daß sie von beiden Vertragsbeteiligten geheim gehalten werden. Ihr Bekanntwerden würde auch die nichtbegünstigten Nachfrager veranlassen, Vorzugsraten zu fordern, und somit die Gefahren bergen, daß den Reedern Erlöseinbußen entstehen und dem bisher begünstigten Nachfrager der Transportkostenvorsprung gegenüber seinen Konkurrenten verloren ginge.¹⁾

Oftmals müssen Konferenzen zusätzliche Wege beschreiten, um der Außenseiter- und Trampschiffahrtskonkurrenz Herr zu werden. Als "klassische Mittel" sind hier die umstrittenen Kontrakt- und Rabattsysteme, mit deren Hilfe die Konferenzen die Verlader an die Liniendienste ihrer Mitglieder zu binden suchen, zu nennen.²⁾ So übernimmt zum Beispiel ein Verlader durch Zeichnung eines Kontraktes die Verpflichtung, innerhalb eines bestimmten Zeitraumes seine gesamten Transporte mit den Schiffen der Konferenzmitglieder ausführen zu lassen. Als Gegenleistung werden ihm die in den Tarifen bezeichneten Kontraktraten gewährt, die zum Teil um 25 Prozent unter den Nichtkontraktraten liegen.³⁾

b) Wettbewerb zwischen Konferenz und Trampschiffahrt

Die Begrenzung der Macht der Konferenzen ergibt sich in erster Linie aus dem Wettbewerb der im Einsatz flexiblen Trampschiffe. "Vor allem ist der Tramp das Element, das

1) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 192

2) Vergleiche W. Nittscher, Das Konferenz-System der Linienschiffahrt, a.a.O., S. 325.

3) Vergleiche W. Nittscher, a.a.O., S. 326.

immer wieder sich bildende Oligopolsituationen auf den Weltmeeren zerbrechen läßt."¹⁾ Da für die Trampschiffahrt nur Nachfrager von Interesse sind, die größere Mengen anliefern und somit maßgeblich zur besseren Auslastung des Tonnageangebotes beitragen, dürfte sich der Wettbewerb zwischen Tramp- und Linienschiffahrt vorwiegend auf die Nachfrage der Großablander beschränken.²⁾ Hierbei steht für die Trampschiffahrt als Wettbewerbsinstrument kurzfristig der Preis, langfristig die Wettbewerbsmittel Qualität und Werbung im Vordergrund.³⁾

Da auch Linienreeder ein nicht geringes Interesse an der Übernahme größerer Ladungsmengen haben, sind sie durch die Konkurrenz der Trampschiffahrt gezwungen, mit den Großablädern individuelle Ratenvereinbarungen einzugehen. Da die Vorzugsraten, die ein Linienreeder einem Großablander gewähren will, der Zustimmung aller Konferenzmitglieder bedürfen, ergeben sich erhebliche zeitliche Verzögerungen zu Ungunsten des konferenzgebundenen Reeders. Er wird oftmals kaum in der Lage sein, sich den wechselnden Marktbedingungen so schnell anzupassen, daß er mit dem Trampreeder konkurrieren könnte.⁴⁾ Diesen Nachteilen pflegen die Konferenzen nicht selten vorzubeugen, indem sie für die von der Trampschiffahrt stark umworbenen Güter keine Tarife festlegen. Sie erklären die be-

1) Vergleiche F. Voigt, a.a.O., S. 261.

2) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 193.

3) Vergleiche R. Franz, a.a.O., S. 54.

4) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 194.

treffenden Güter zur "open cargo", das heißt es gibt für diese Güter keine von der Konferenz bindenden Tarife, so daß der Weg für individuelle Abmachungen zwischen Großab-
lader und Linienreeder frei ist.¹⁾

c) Einschränkung der Marktmacht der Konferenzen durch
Abladerkartelle und Seeverladekomitees

Eine dritte Möglichkeit der Einschränkung der Marktmacht der Konferenzen ergibt sich durch die in manchen Fahrtgebieten bestehenden Abladerkartelle²⁾ und Seeverladerkomitees.³⁾

Die bisherigen Bemühungen zur Bildung von Abladerzusammenschlüssen beruhten meist auf dem Gedankengang, daß den internationalen Schifffahrtskonferenzen ein "gleichgewichtiger" Gegenspieler gegenübertreten müsse, und zwar in der Weise, daß die große Anzahl der Nachfrager zu einer Art Nachfragermonopol zusammengefaßt wird.⁴⁾

Es ist augenscheinlich, daß die Marktmacht der Konferenzen durch die Erzeugung von "gegengewichtiger Marktmacht" (countervailing power)⁵⁾ ausgeglichen werden soll. In diesem Fall kommen die Tarife auf dem Wege kollektiver Vereinbarungen zustande.

1) Vergleiche W. Nittscher, Das Konferenz-System der Linien-schifffahrt, a.a.O., S. 325, und H. Sanmann, a.a.O., S. 194.

2) Zum Beispiel die North Atlantic Shippers' Conference in England.

3) Zum Beispiel die Australian Oversea Transport Association.

4) Vergleiche W. Nittscher, Schifffahrtskonferenzen und Abladerschaft, Teil I, a.a.O., S. 76.

5) Vergleiche J.K. Galbraith, American Capitalism, The Concept of Countervailing Power, Boston 1952. Der Hinweis auf Galbraith findet sich auch bei Sanmann, a.a.O., S. 194.

In den Seeverladerkomitees sind Reeder und Ablader gemeinsam vertreten. Auch hier kann es - je nach den Aufgaben und der Arbeitsweise der Organisation - zu kollektiven Verhandlungen über die Tarife kommen.

II. Die Preisbildung in der Trampschiffahrt

1. Der Seechartermarkt als börsenmäßig organisierter Markt

Der Ausgleich von Angebot und Nachfrage nach Seetransportleistungen kann auf einem zentral organisierten Frachtenmarkt, einer Frachtenbörse, stattfinden oder aber von Kontor zu Kontor und über Schiffsmakler vollzogen werden. Hierbei übt der organisierte Markt insofern einen bedeutenden Einfluß auf den nichtorganisierten Markt aus, als die am nichtorganisierten Ausgleich (außerhalb der Börse) beteiligten Marktparteien sich die Kommunikationsmittel und Transparenz des organisierten Marktes zunutze machen, "so daß das einzelne Geschäft weder dem Inhalt noch der Form nach geändert wird, wenn der Abschluß außerhalb des Handelsgebäudes erfolgt."¹⁾

Als Beispiel des organisierten Ausgleichs zwischen Angebot und Nachfrage nach Trampschiffahrtsleistungen sei der Londoner Seefrachtenmarkt der "Baltic Mercantile & Shipping Exchange" erwähnt. Die Londoner Frachtenbörse nimmt wegen der besonderen Bedeutung Londons im internationalen Handel eine vorrangige Stellung innerhalb der organisierten Seefrachtenmärkte ein.

1) H.O. Wahl, a.a.O., S. 38.

Im Gegensatz zu Wertpapier- und Warenhandelsbörsen erfolgt an der Londoner Frachtenhandelsbörse keine amtliche Preisnotierung (Ratennotierung). Soweit die einzelnen Geschäftsabschlüsse bekannt werden - es besteht kein Zwang zur Meldung -, werden sie in Schiffsfahrtszeitungen veröffentlicht.¹⁾

Neben der Veröffentlichung der Marktabschlüsse in Zeitungen hat die moderne Nachrichtentechnik - insbesondere durch Telefon und Fernschreiber - zur Ausweitung und Erhöhung der Marktübersicht beigetragen. Es läßt sich wahrscheinlich mit einer gewissen Berechtigung sagen, daß es gerade der Wunsch nach Herstellung von Transparenz ist, der vielfach eine Institution wie die Börse entstehen läßt.²⁾ Im Falle von Frachtenbörsen - besonders in London - kann das wohl mit besonderem Nachdruck behauptet werden.

2. Atomistische Konkurrenz auf unvollkommenen Märkten

Im Gegensatz zu der häufig einseitigen Ratenfestsetzung in der konferenzgebundenen Linienschifffahrt bilden sich die Frachtraten der Trampschifffahrt auf dem "freien Markt"

1) Als tägliche Zeitungen seien "The Daily Freight Register" und "Lloyd's List", als wöchentliche "Fairplay" und "The Shipping World" genannt.

2) So fordert auch W. Hamm im Hinblick auf eine Verbesserung der Markttransparenz im innerdeutschen Verkehr die Errichtung von Frachtenbörsen; vergleiche W. Hamm, Preise als verkehrspolitisches Ordnungsinstrument, Band 17 der Veröffentlichungen des Forschungsinstituts für Wirtschaftspolitik an der Universität Mainz, Heidelberg 1964, S. 164.

durch das Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage.¹⁾ Jene Art der Preisbildung, die in der Linienfahrt die Ausnahme darstellt - Aushandeln der Rate zwischen Anbieter und Nachfrager -, ist somit in der Trampschiffahrt als Normalfall anzusehen.²⁾

Auf den Trampschiffahrtsmärkten tritt eine große Zahl kleiner und mittelgroßer Trampreeder mit ihren im Einsatz flexiblen Schiffen als Anbieter auf. Die Zersplitterung des Angebots auf den Trampschiffahrtsmärkten und der äußerst geringe Anteil, der den einzelnen Reedern am Gesamtangebot zukommt, läßt den Einfluß auf die Höhe des Gesamtangebots als bedeutungslos erscheinen.

Eine ähnliche Struktur ergibt sich auf der Nachfragerseite der Trampmärkte, die durch eine große Anzahl Nachfrager (Linienreedereien, Händler und Industriefirmen) gekennzeichnet ist. Auch hier hat der einzelne Nachfrager, gemessen an der Gesamtnachfragemenge, ein so geringes Gewicht, daß er die Marktentwicklung nicht beeinflussen kann.³⁾

1) Vergleiche W. Vormhaus, Die Frachtrate in der Seeschiffahrt, a.a.O., S. 325/326, zudem H. Klanke, Reederei, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, Band III, dritte Auflage, Stuttgart 1960, Spalte 4621.

2) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 204.

3) H.O. Wahl, a.a.O., S. 53/54. Eine Ausnahme von dieser Regel ergibt sich, wenn Regierung und öffentliche Körperschaften als Nachfrager auf Trampmärkten auftreten. Hierbei ist besonders an sozialistisch regierte Länder zu denken, in denen zentrale Organe zum Teil sehr erhebliche Mengen zum Transport anbieten, wodurch eine entsprechend starke Stellung mit oftmals erheblichen Einflußmöglichkeiten auf die Marktentwicklung geschaffen wird.

Da dem einzelnen Anbieter und Nachfrager zahlreiche Alternativen geboten werden, ist der Konkurrenzgrad auf beiden Marktseiten sehr hoch. Die Marktpartner sind beim Aushandeln der Rate gezwungen, sich an dem allgemein herrschenden Ratenniveau auszurichten, wobei der Wettbewerb bewirkt, daß Preisvorstellungen der Anbieter, die über dem allgemeinen Ratenniveau liegen, zu einem Abwandern der Nachfrager auf andere Anbieter führen, und umgekehrt.¹⁾ Das Ratenniveau ist für den einzelnen Marktteilnehmer ein Datum, während die einzelne Rate das Ergebnis zweiseitigen Aushandelns ist. Generell läßt sich somit festhalten, daß die Preisbildung in der Trampschiffahrt dem Modell der atomistischen Konkurrenz auf unvollkommenen Märkten entspricht.

3. Zusammenschlüsse der Trampreedereien zur Erlangung von Marktmacht

Die aus der Angebotsstruktur der Trampschiffahrt sich ergebende schwache Stellung des einzelnen Reeders hat häufig - besonders in Zeiten lang anhaltender Frachtraten-depressionen - die Trampreeder veranlaßt, sich zusammenzuschließen, "um hierdurch ähnlich wie durch Konferenzen der Linienschiffahrt ein größeres Marktgewicht zu erlangen."²⁾

1) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 204.

2) U. Boelsen, Die Elastizität der Trampreederei, Eine Untersuchung im Rahmen des Elastizitätsproblems der Seeschiffahrtsbetriebe, Dissertation, Hamburg 1968, S. 81.

Den Trampreedern stehen hierbei vier kartellähnliche Wege der Marktbeeinflussung zur Verfügung:¹⁾

1. Beschränkung des Neubaus von Schiffen.
2. Abwrackmaßnahmen; hierbei ist die Wertdifferenz zwischen Marktwert des Schiffes unter Zugrundelegung seiner Weiterbeschäftigung und seinem Schrottwert dem Reeder, der bereit ist, ein Schiff abzuwracken, zu ersetzen.
3. Mindestratenabkommen.
4. Abschluß von Auflegungsplänen, die ähnlich den Abwrackungsmaßnahmen Entschädigungen für diejenigen Reeder vorsehen, die Schiffe aufliegen.

Im Laufe der Geschichte der Trampschifffahrt ist unter den Trampreedern am häufigsten versucht worden, Mindestratenabkommen abzuschließen. Es ist bezeichnend, daß die ersten Ansätze zur gemeinsamen Tarifbildung in der Nord-Ostseefahrt, die einen ziemlich geschlossenen Verkehrsraum mit einem relativ stetigen Tonnageangebot darstellte, zu verzeichnen waren. Im Jahre 1905 gründeten in diesem Raume 223 Reeder die "Baltic and White Sea Conference", die Mindestraten in der Holzfahrt von Rußland, Schweden und Finnland nach Westeuropa durchsetzen sollte.²⁾ Diese Konferenz stellte nur eine äußerst lose Bindung dieser großen Anzahl

1) Vergleiche H. Griparios, a.a.O., S. 75 bis 84.

2) Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß im gleichen Jahre die "Sailing Ship Owner's International Union" auf einigen langen Segelschiffsrouten nach Europa gegründet wurde. Diese Konferenz zerbrach an der Konkurrenz der Dampfschifffahrt.

von Reedern dar, und das Konferenzabkommen sah keine Strafen gegen die Nichteinhaltung der Abmachung durch einzelne vor.¹⁾ Es war den einzelnen Reedern sogar erlaubt, die Mindestraten zu unterschreiten, wenn nur bei ihrer Unterbietung Ladung zu erhalten war. Dieser Versuch der Trampreeder, Mindestraten durchzusetzen, scheiterte - wie viele spätere Versuche - an der Konkurrenz der nicht zur Konferenz gehörenden Trampreeder aus anderen Fahrtgebieten, "die sofort nach der Einführung der Mindestraten auf den Routen auftraten, auf denen diese Raten galten, und sie unterboten."²⁾

Nach dem Ersten Weltkrieg änderte die Konferenz ihren Namen in "Baltic and International Maritime Conference" und beschränkte sich auf die Ausarbeitung von standardisierten Frachtverträgen. Vielfach wird die "Baltic and International Maritime Conference" - die heute noch besteht - in der Literatur als Beispiel eines Konditionenkartells hingestellt.³⁾ Diese Auffassung ist nicht ganz richtig, da die Standardkonditionen für das einzelne Konferenzmitglied nicht verbindlich sind, sondern von ihm abgewandelt werden können.

Mit großem Erfolg arbeitete die im Jahre 1934 gegründete "International Tanker Owner's Association", die nach

1) Vergleiche unter anderem W. Schütt, a.a.O., S. 96.

2) H. Sanmann, a.a.O., S. 172.

3) So auch bei H. Wahl, a.a.O.; S. 104.

ihrem Gründer auch "Shearwater-Pool" genannt wird.¹⁾

Diese Organisation zahlte jedem Mitglied eine bestimmte Unterstützung für aufgelegte Tonnage. Da die einzelnen Unterstützungsbeträge so gestaffelt waren, daß "ein Anreiz eher zum Auflegen als zum Fahren bestand",²⁾ wurde der Angebotsdruck verringert und die Marktsituation zugunsten der Reeder beeinflusst. Allgemein wird daher auch das leichte Steigen der Frachtraten nach Gründung des "Shearwater-Pools" auf dessen Bestehen zurückgeführt.

Bezeichnend für die Schwierigkeiten, in der Trampschiffahrt wirksame Kartelle zustandezubringen, sind auch die Geschehnisse in neuerer Zeit. So wurde am 1. Dezember 1958 für die Nord-Ostsee-Fahrt ein Festratenschema - "Eutra-Tarif" - eingeführt, das nur wenige Monate aufrecht erhalten werden konnte.³⁾ 1963 wurde ein Abkommen nach Art des "Shearwater-Pools", also eine Kombination von Tonnageverknappung durch Auflegung und Abwrackung, in Kraft gesetzt. Da sich die Ölkonzerne mit ihren Werksreedereien an diesem Abkommen nicht beteiligten, war auch dieser "Konferenz" kein Erfolg beschieden.⁴⁾ Weitere Auflegungs- und Abwrackungspläne sowie Mindestratenabkommen sind insbesondere seit der langfristigen Baisse im Trampverkehr,

1) Zum "Shearwater-Pool" vergleiche insbesondere T.Koopmans, Tanker Freight Rates and Tankship Building, Veröffentlichungen des Nederlandsch Economisch Instituut, Nr. 27, Haarlem-London 1939.

2) H. Sanmann, a.a.O., S. 172.

3) Vergleiche vom Eutra-Tarif zum Richtfratenschema, in: Hansa, 96. Jahrgang, Nr. 18, 25.4.1959, S. 899.

4) Vergleiche H. Maack, Der Kampf um Gleichgewicht. Stabilisierungspläne der Seeschiffahrt einst und jetzt, in: Hansa, 100. Jahrgang, 1963, S. 863 ff.

die Mitte 1957 einsetzte und bis 1963 dauerte, in der Diskussion, ohne daß zwischen den Reedereien eine Einigung erzielt werden konnte.

Dem Zusammenschluß der Trampreeder zur Marktbeeinflussung stehen hierbei grundsätzlich zwei Hindernisse im Wege. Dies ist einmal die große Zahl der Trampreeder, die ein gleichgerichtetes Handeln nahezu unmöglich macht. Zum anderen ist es die Vielzahl der einzelnen Trampschiffahrtsmärkte, die, will man zu einer wirksamen Marktbeeinflussung kommen, in einem Abkommen zwischen den Trampreedern erfaßt werden müßten. Lokale Frachtratenenerhöhungen hingegen, die zum Beispiel auf Mindestratenabkommen beruhen und über das Weltfrachtenniveau hinausgehen, werden sofort aus anderen Gebieten Trampreeder anziehen und zu einem Zusammenbruch der regionalen Trampreedervereinigung führen.

C Preiselastizitäten des Angebots und der Nachfrage in der Seeschiffahrt

I. Die Preiselastizitäten des deutschen Angebots von Seetransportleistungen

Aussagen über die Preiselastizitäten des Angebots von Seetransportleistungen lassen sich nur treffen, wenn die Möglichkeiten der Veränderungen des Tonnageangebots bekannt sind. Im weiteren Verlauf der Studie sollen daher die Möglichkeiten der Angebotsveränderung und hierbei bestehende Abhängigkeiten dargestellt werden.

1. Möglichkeiten der Veränderung des Tonnageangebots

a) Das Abwracken oder Infahrtsetzen von Schiffen

aa) In der Trampschiffahrt

Die Abwrackung eines Schiffes, die oftmals mit der Auflösung der Reederei verbunden ist, kommt als letzte und endgültige Anpassungsmaßnahme in der Regel erst nach einer Nutzungsdauer von 20 bis 25 Jahren in Betracht.¹⁾

Ein Schiff wird nur dann abgewrackt, wenn der Reeder sicher zu sein glaubt, daß es nicht nur vorübergehend, sondern auch langfristig nicht mehr wirtschaftlich eingesetzt werden kann.²⁾ Abgewrackt wird somit nur solche Tonnage, die auch langfristig als unbrauchbar anzusehen ist, wobei der Entschluß zur Verschrottung von der erwarteten Entwicklung des Ratenniveaus und den Betriebskosten, insbesondere den mit zunehmendem Alter des Schiffes steigenden Reparaturkosten, beeinflußt wird.³⁾ Der Zeitpunkt der Abwrackung hängt ferner von den Kosten der Verschrottung, dem Schrottpreis und eventuell entsprechenden Neubaukosten ab.⁴⁾

-
- 1) Vergleiche J.R. Parkinson, Ship Wastage Rate, in: The Journal of the Royal Statistical Society, Series A, Volume 120, Part I, 1957, S. 79.
 - 2) Vergleiche F. Nagels, Frachtraten und Investitionen in der Trampschiffahrt, Dissertation, Münster 1957, S. 8/9.
 - 3) Vergleiche J.R. Parkinson, Ship Wastage Rates, a.a.O., S. 79.
 - 4) Vergleiche F.M. Fisser, a.a.O., S. 195.

Trotz der Abhängigkeit der Entscheidung zur Verschrottung von vornehmlich langfristigen Rentabilitätsüberlegungen, dem Schrottpreis, den Kosten der Verschrottung und eventuell entsprechenden Neubaukosten lassen sich dennoch in der Trampschiffahrt gewisse kurzfristige Einflüsse des gegebenen Ratenniveaus auf das Abwrackvolumen feststellen. So geht der Umfang der Verschrottung von Trampschiffen während einer Trampratenhausse merklich zurück; da bei einer derartigen Marktlage "auch der älteste 'Seelenverkäufer', der die Kosten geradezu frisst, noch Gewinne einführt."¹⁾

Der Reeder wird in diesem Fall die beabsichtigte Abwrackung des Schiffes zurückstellen, um an der Trampratenhausse teilhaben zu können.

Bei erwarteter langfristiger Ratendepression läßt sich analog eine Zunahme des Abwrackvolumens beobachten. Von den Reedern werden auch diejenigen Schiffe abgewrackt, die ursprünglich als zeitlich begrenzt einsatzfähig angesehen wurden. Die Verschrottungsmaßnahmen werden sich hierbei in erster Linie auf diejenigen Schiffe beziehen, die bereits als vorübergehend unwirtschaftlich angesehen wurden und aufgelegt sind.²⁾

Mitentscheidend für das hohe Abwrackvolumen während

1) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 299.

2) Zur Auflegung vergleiche S.40 f.

einer Frachtratenbaisse dürften auch die bei einer derartigen Marktlage auftretenden Liquiditätsschwierigkeiten der Trampreeder sein, die den Entschluß zur Abwrackung eines bereits aufgelegten Schiffes begünstigen.¹⁾

Das Tonnageangebot wird durch Schiffsneubauten laufend erhöht. Die Neubaumentscheidungen der Reeder beruhen auf langfristigen Rentabilitätsüberlegungen, da der Bau eines Schiffes unter normalen Bedingungen 12 bis 18 Monate, bei einer guten Auftragslage drei bis vier Jahre dauern kann²⁾ und die wirtschaftliche Lebensdauer eines Seeschiffes mit mindestens 15 Jahren anzusetzen ist.³⁾

Durch Schiffsneubauten läßt sich das Tonnageangebot somit kurzfristig nicht erhöhen; im Zeitpunkt der Ablieferung verursachen die Schiffsneubauten hingegen eine "kurzfristig eintretende Tonnageänderung, die sich langfristig auswirkt".⁴⁾

ab) In der Linienschifffahrt

Bestanden in der Trampschifffahrt zum Teil enge Wechselbeziehungen zwischen jeweiliger Marktlage und Abwrackvolumen, fehlen diese Wechselbeziehungen in der Linien-

1) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 299.

2) Vergleiche H. Griparios, a.a.O., S. 63; zudem K. Schubert, Seeschifffahrt in der technischen Perspektive, in: Hansa, 93. Jahrgang, 1956, S. 2051.

3) Vergleiche Reeder stoßen Schiffe aus den 50iger Jahren ab, in: Wester-Kurier vom 17.6.1971.

4) Vergleiche T. Karsten, a.a.O., S. 74.

schifffahrt fast völlig.¹⁾ Im Linienverkehr sind die Schiffsverkäufe an Abwrackunternehmen höchst selten, da weitgehend ein Weiterverkauf der Schiffe an andere Reeder stattfindet.

Schiffsverkäufe wie auch Schiffsneubauten finden bei den Linienreedern im Rahmen langfristiger Auswechselprogramme statt, wobei über eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Tonnage eine Festigung der Marktstellung angestrebt wird. Sicherlich werden derartige Investitionsplanungen relativ flexibel gehalten, so daß Schiffsverkäufe und die Inbetriebnahme von Neubauten zeitlich etwas variiert werden können, "aber aufs Ganze gesehen, liegen diese Dinge doch sehr am Rande; und allenfalls dann, wenn eine Marktlagenänderung als langfristig andauernd, quasi als endgültig, eingeschätzt wird, kommt es zur Anpassung durch Investition beziehungsweise Desinvestition".²⁾

b) Verkauf und Kauf von Tonnage

Kauf und Verkauf von Tonnage können das deutsche Angebot an Seetransportleistungen nur dann erhöhen oder verringern, wenn der Käufer beziehungsweise Verkäufer ein ausländischer Reeder ist. Verkauft ein deutscher Linienree-der sein Schiff an einen deutschen Trampree-der, vermin-dert sich zwar das Angebot im Linienverkehr, es steigt jedoch das Angebot im Trampverkehr.

1) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 312.

2) H. Sanmann, a.a.O., S. 313.

Der Verkauf von Zweit-Hand-Tonnage erfolgt meist in diejenigen Länder, in denen infolge einer günstigeren Steuerpolitik, günstigerer Bemannungsvorschriften und so weiter die älteren Schiffe trotz altersbedingter höherer Brennstoff- und Reparaturkosten noch gewinnbringend eingesetzt werden können.¹⁾

Die Preisentwicklung für Zweit-Hand-Tonnage hängt entscheidend von den²⁾

- Frachtratentendenzen auf dem Trampmarkt,
- Preisentwicklungen und Lieferbedingungen für Schiffsneubauten und
- besonderen Eigenschaften des jeweiligen Schiffes

ab.

Der Zusammenhang zwischen Frachtraten und Preisentwicklung für "Second-Hand-Tonnage" ist hierbei besonders eng. Als Beispiel sei auf den nahezu gleichförmigen Verlauf von Frachtraten und Preisen für Liberty-Schiffe während der fünfziger Jahre hingewiesen³⁾ (siehe Abbildung 2).

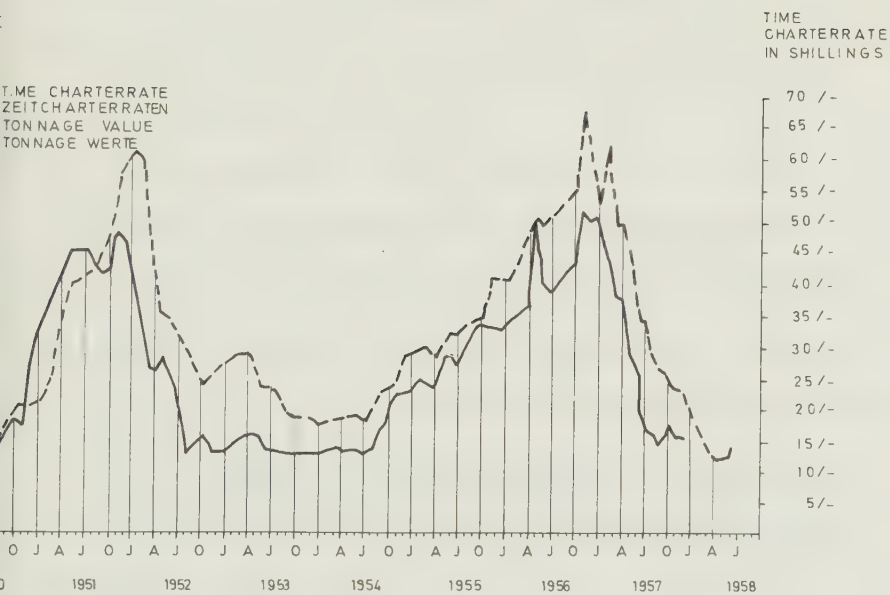
Dieses Schaubild macht besonders deutlich, daß in Frachtratendepressionen, also gerade dann, wenn eine Anpassung

1) Diese Länder werden auch als "Billige Flaggen" bezeichnet. Siehe S. 187 f. Vergleiche mit Frachtraten fielen auch Altschiffspreise, in: Weser-Kurier vom 13.7.1971.

2) Vergleiche J. Rogowsky, Die Wiederaufbaufinanzierung der Seeschiffahrtsbetriebe in Westdeutschland bis zum Jahre 1954 und ihre betriebswirtschaftliche Problematik, Dissertation, Mannheim 1954, S. 29.

3) Vergleiche auch hierzu: Feeder stoßen Schiffe aus den 50iger Jahren ab, in: Weser-Kurier vom 17.6.1971; zudem: Mit Frachtraten fielen auch Altschiffspreise, in: Weser-Kurier vom 13.7.1971.

Abb. 2: Liberty-Werte und Zeitcharterraten



Quelle: A.S. Svendsen, Seeverkehr, a.a.O., S. 391.

an die schlechte Marktlage unter anderem durch erhebliche Schiffsverkäufe notwendig wäre, ein Schiffsverkauf nur zu ungünstigen Bedingungen möglich ist. Deshalb ziehen einzelne Reeder in einer derartigen Situation die Auflegung eines Schiffes einem Verkauf vor. Wie lange eine Auflegungsperiode von den Reedern durchgehalten werden kann, hängt - wie schon erwähnt - entscheidend von der Liquiditätslage der Reederei ab. Führt eine längeranhaltende Ratendepression, verbunden mit zunehmenden Liquiditätsschwierigkeiten der Reederei, zum Verkauf eines aufgelegten Schiffes, wird oftmals nur noch der Schrottwert des Schiffes erzielt.

Deuten auch die engen Verflechtungen zwischen Preisen für "Second-Hand-Tonnage" und Frachtraten darauf hin, daß Reeder über Kauf und Verkauf von Schiffen eine Angebotsanpassung an Marktlagenänderungen betreiben, ist doch der größte Teil der Schiffsumsätze nicht auf dieses Motiv zurückzuführen. An- und Verkauf von Schiffen erfolgen vornehmlich im Rahmen langfristiger Auswechsel- und Beschaffungsprogramme der Reedereien.

c) Auflegung und Wiederinfahrtsetzung von Schiffen

ca) Theoretische Vorüberlegungen

Unter Auflegung ist in der Schifffahrt die vorübergehende Stilllegung von Tonnage zu verstehen. Auflegung und Wiederinfahrtsetzung von Tonnage sind die in der Trampschifffahrt am häufigsten angewandten Mittel zur Anpassung des Tonnageangebots an wechselnde Marktbedingungen.¹⁾

Ein Reeder wird sich dann zur Stilllegung eines Schiffes entschließen, wenn der Verlust im Fall des Schiffseinsatzes größer ist als der mit der Auflegung verbundene Verlust.²⁾

1) Vergleiche F. Nagels, a.a.O., S. 8.

2) So schon bei S. Helander, Die internationale Schifffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, Jena 1929, S. 1.

Es hat nicht an Versuchen gefehlt, den Auflegungszeitpunkt eines Schiffes formelmäßig zu erfassen.¹⁾ Die neueste und zugleich genaueste Darstellung stammt von Sanmann.²⁾

Bezeichnet man die gesamten Kosten eines in Betrieb befindlichen Schiffes mit K, die anlagebedingt fixen Kosten³⁾ mit Kaf, die betriebsbedingt fixen Kosten⁴⁾ mit Kbf und die variablen Kosten mit Kv, ergibt sich für die Gesamtkosten eines in Betrieb befindlichen Schiffes folgende Gleichung:

$$1) \quad K = Kaf + Kbf + Kv$$

Durch die Auflegung können die betriebsbedingt fixen Kosten und die variablen Kosten eingespart werden. Als zusätzliche Kosten entstehen die speziell mit der Auflegung verbundenen Kosten, wie Liegeplatzgebühren, Löhne für das Wachpersonal, Prämien für besondere Versicherungen und die Kosten des Wiederinfahrtsetzens des Schiffes. Bezieht man diese speziellen Kosten der Auflegung des Schiffes auf den gleichen Zeitraum wie die Kosten in

1) So zum Beispiel S. Kojima, The Effects of Shipping Competition on Freight Rates, in: Kyoto University Economic Review, Volume II, No. 1, 1927, S. 69; A.S. Svendsen, Faktors determining the laying-up of ships, in: The Institute of Economics and Business Administration, Papers No. 7, Bergen 1957, insbesondere S. 4.

2) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 248 ff.

3) "Anlagebedingte Fixkosten sind jene, die sich aus der bloßen Existenz des Schiffes und der Reederei ergeben, unabhängig davon, ob das Schiff in Fahrt gehalten wird oder nicht." H. Sanmann, a.a.O., S. 249.

4) "Betriebsbedingte Fixkosten sind jene, die erst dann - aber dann unabhängig vom Auslastungsgrad, also fix - anfallen, wenn das Schiff eine Reise unternimmt." H. Sanmann, ebenda.

Gleichung 1, so stellen die speziellen Kosten der Auflegung eine Konstante dar, die mit c bezeichnet werden soll. Für die gesamten Kosten der Auflegung ergibt sich somit folgende Gleichung:

$$2) \text{ Gesamtkosten bei Auflegung} = \text{Kaf} + c$$

Bezeichnet man V als Verlust und E als Gesamterlös, so ist der Verlust, den ein in Fahrt befindliches Schiff bei nicht kostendeckender Rate erleidet,

$$3) \quad V = \text{Kaf} + \text{Kbf} + \text{Kv} - E$$

Der Auflegungspunkt ist offenbar dann erreicht, wenn der Betriebsverlust den Kosten der Auflegung entspricht, wenn also

$$4) \quad \text{Kaf} + \text{Kbf} + \text{Kv} - E = \text{Kaf} + c \quad \text{oder}$$

$$5) \quad E = \text{Kbf} + \text{Kv} - c \quad \text{ist.}$$

Es kann somit festgestellt werden, daß ein Schiff dann aufgelegt werden muß, wenn der Gesamterlös die gesamten betriebsbedingten fixen und die gesamten variablen Kosten abzüglich der speziellen, durch die Auflegung bedingten Kosten nicht mehr deckt.

Da der Gesamterlös (E) das Produkt aus der Rate (r) und der Lastmenge (m) ist, kann man auch schreiben:

$$5 \text{ a) } r = \frac{(\text{Kbf} - c) + \text{Kv}}{m},$$

womit diejenige Rate gegeben ist, die den Auflegungszeitpunkt bezeichnet.

Aus der Auflegungspraxis läßt sich nachweisen, daß sich die Reeder nicht immer so verhalten, wie es aufgrund dieser Überlegungen zu erwarten wäre. Offenbar gibt es weitere Faktoren, die für die Auflegung eines Schiffes mitentscheidend sind.¹⁾

cb) Die Auflegungspraxis im Trampverkehr

Gläubiger, deren Kredite durch Schiffshypotheken gesichert sind, werden sich vielfach gegen eine Auflegung wehren, da mit der Auflegung im Normalfall eine wesentlich stärkere Entwertung des Schiffes - und damit eine Minderung der Kreditsicherung - verbunden ist, als wenn das Schiff weiter in Fahrt gehalten wird.²⁾ Aber auch der Reeder muß befürchten, daß mit der Auflegung und der damit verbundenen Entwertung des Schiffes seine Kreditfähigkeit stark beeinträchtigt wird.³⁾ Dies ist in der beschriebenen Situation um so schwerwiegender, als gerade in Depressionsphasen Betriebskredite zur Überwindung der schlechten Geschäftslage benötigt werden.

Darüber hinaus wird ein Schiff durch eine Auflegung unbeweglich. Eine eventuelle Wiederinfahrtsetzung des

1) Etliche dieser Faktoren sind zwar auch im weitesten Sinne als Auflegungskosten zu bezeichnen, da sie aber in der Formel von Sanmann nicht expliziert erfaßt wurden, sollen sie zusätzlich noch einmal aufgeführt werden.

2) Vergleiche U. Boelsen, a.a.O., S. 14.

3) Wenn die mit der Auflegung verbundene Entwertung des Schiffes größer ist als die mit der Auflegung verbundene Verlustminderung aus dem laufenden Reedereigeschäft.

Schiffes könnte so lange dauern, daß kurzfristig einsetzende Marktlagenverbesserungen vom Reeder in der Aufschwungphase des Marktes nur zum Teil genutzt werden können. Dies gilt insbesondere, wenn das Schiff zur Wiederinfahrtsetzung docken muß.¹⁾ In diesem Zusammenhang spielt auch die geringe Fähigkeit der Trampreeder zur Vorausschau eine entscheidende Rolle. Viele Reeder pflegen aus Unsicherheit über die weitere Marktentwicklung eine Auflegung einige Zeit hinauszuzögern, in der Hoffnung, an einer kurzfristig einsetzenden Marktlagenverbesserung mit einem betriebsbereiten Schiff sofort teilhaben zu können. Sie werden erst bei anhaltend schlechter Marktlage bereit sein, ihr Schiff aufzulegen, wenn also der Verlust durch die Weiterinbetriebnahme des Schiffes nachhaltig größer ist als der durch die Auflegung verbundene Verlust.²⁾

Außerdem zögern manche Reeder dann bewußt eine Auflegung des Schiffes hinaus, wenn die Ratendepression gleichzeitig mit einer guten Konjunkturlage in den übrigen Wirtschaftszweigen des Heimatlandes einhergeht. Die abgemusterten Schiffsbesatzungen werden sich in einer derartigen Situation vielfach Beschäftigung an Land suchen, was befürchten läßt, daß ein späteres Wiederinfahrtsetzen des Schiffes wegen des bestehenden Personalmangels kurz-

1) Es besteht die Gefahr, daß die Docks bei einem Ratenanstieg durch andere Aufliegertonnage längere Zeit blockiert sind.

2) Vergleiche insbesondere H.O. Wahl, a.a.O., S. 99.

fristig überhaupt nicht und langfristig nur unter erhöhten Kosten möglich sein wird.¹⁾

Als nicht unbedeutender Tatbestand ist weiter die berechnete Befürchtung der Reeder zu nennen, im Fall einer Auflegung die Verbindung zu Agenten, Maklern, Befrachtern wie überhaupt zum Gesamtmarkt zu verlieren.²⁾

Alle diese Motive werden die Trampreeder veranlassen, ein Schiff bei einer einsetzenden Ratendepression vielfach nicht sofort aufzulegen, sondern erst einmal alternative Maßnahmen zu ergreifen. Sie werden in erster Linie aufgeschobene Reparaturen vornehmen oder ihre Schiffe unbeschäftigt, aber betriebsbereit liegen lassen und vielleicht die Reisegeschwindigkeit reduzieren.³⁾⁴⁾ Inwieweit ein Reeder im Einzelfall eine Schiffsauflegung hinauszögern kann, hängt entscheidend von den finanziellen Reserven ab. Hierbei ist nicht unbedeutend, "daß nicht alle betriebsbedingt fixen und variablen Kosten, von denen ja die Auflegungspunkte maßgeblich abhängen, zugleich kurzfristige Ausgaben sind."⁵⁾ Es ist somit möglich, die Auflegung auch einige Zeit bei unter den Auflegungspunkten liegenden Raten hinauszuzögern; denn ob ein Betrieb stillgelegt wird oder nicht, hängt kurzfristig mehr von der

1) So auch bei H. Sanmann, a.a.O., S. 296.

2) Dies insbesondere, wenn - wie es in der Trampfahrt oft gegeben ist - der Reeder nur ein Schiff besitzt.

3) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 297.

4) In letzter Zeit ziehen die deutschen Reeder auch in vielen Fällen einer notwendigen Auflegung des Schiffes die Alternative "Ausflaggen" vor. Siehe hierzu insbesondere S.187 f.

5) H. Sanmann, a.a.O., S. 297.

Liquiditätslage des Betriebes als von dessen Kostensituation ab.¹⁾

In einem Zeitpunkt, in dem Tonnage in einem größeren Umfang aufgelegt ist, kann durch Wiederinfahrtsetzung von Schiffen das Tonnageangebot relativ kurzfristig erhöht werden. Die aufgelegte Tonnage stellt ein potentiellles Angebot dar²⁾ und ist als eine Elastizitätsreserve des effektiven Angebots anzusehen.³⁾

Da bei aller Individualität des Angebots an Tonnage zahlreiche Schiffe mit annähernd gleichem Kostenbild vorhanden sind, bewirkt eine Marktlagenverbesserung bei umfangreicher Aufliegertonnage zugleich eine beträchtliche Angebotsreaktion. Dies um so mehr, als Trampreeder dazu neigen, schon bei geringfügigen Ratenverbesserungen auf weitere größere Ratensteigerungen zu hoffen, so daß auch schon bei geringem Ratenanstieg Schiffe in Fahrt gesetzt werden, die aus Kostenerwägungen noch weiter aufgelegt bleiben müßten.⁴⁾

Zu berücksichtigen ist, daß nicht die gesamte Aufliegertonnage zum potentiellen Angebot gezählt werden kann.

Viele Schiffe sind nach einer längeren Periode der Auf-

1) Vergleiche E. Gutenberg, Betriebswirtschaftslehre, Band II, Der Absatz, 10. Auflage, Berlin, Heidelberg, New York 1967, S. 354 f.

2) So auch bei Kojima, "... for the ships in such a state still a negative influence on the shipping market as potential of tonnage." S. Kojima, a.a.O., S. 100.

3) Vergleiche H.O. Wahl, a.a.O., S. 87.

4) Vergleiche A.S. Svendsen, The Revival of the Freight Market: 1962 - 1965?, Papier No. 12 of the Papiers from the Institute of Economics of the Norwegian School of Economics and Business Administration, Bergen 1959, S. 1 f.

legung kaum wieder in Betrieb zu nehmen. Diese Schiffe beeinflussen eher den Schrottpreis als den Trampfrachtenmarkt.¹⁾

cc) Die Auflegungspraxis im Linienverkehr

Die dargelegten zahlenmäßig nicht faßbaren Faktoren, die einen Trampreeder vielfach veranlassen werden, sein bereits am Auflegungspunkt angelangtes Schiff weiter in Betrieb zu halten, haben in der Linienfahrt ein weit größeres - wenn nicht sogar ausschlaggebendes - Gewicht.

In der Linienfahrt steht die Angebotsanpassung mittels Zeitcharter und Reservetonnage im Vordergrund der einzelwirtschaftlichen Überlegungen der Reeder.²⁾ Die durch Herausnahme von Zeitcharter- und Reservetonnage aus dem Linienverkehr bedingte Verringerung der Abfahrtsdichte ist für den Linienreeder nur bis zu einem bestimmten Punkte tragbar, den man auch als Mindestabfahrtsdichte bezeichnen kann. Die Überschreitung dieses Punktes führt für den Linienreeder zu einer unzuträglichen Beeinträchtigung seiner Marktstellung.

Für den Linienreeder stellen nicht nur die Schiffe, sondern auch die Linien als solche einen Wert dar. Dieser Wert ist zum Teil in den Agenturen, Zubringerdiensten und so weiter, als auch in den kapitalisierten Aufwendungen während der Erschließungsperiode zu sehen.³⁾ In der mehr

1) Vergleiche J.R. Parkinson, Outlook for the Shipbuilding Industry, in: Fairplay, Weekly Shipping Journal, Volume 193, No. 3967, London 1959.

2) Siehe S. 49 f.

3) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 309.

oder minder langen Aufbauphase einer Linie mußten oft erhebliche Betriebsverluste im Kampf um die Gunst der Ablader gegen die Konkurrenz anderer Unternehmen hingenommen werden. Eine Unterschreitung der Mindestabfahrtdichte während der Zeitperiode, in der nur unzureichende Einnahmen zu erreichen sind, gefährdet den gesamten Liniendienst und somit die Existenz des Linienreeders. Die Geschäftsbeziehungen gingen zum Teil verloren, der an der Linie hängende, mühsam aufgebaute "good will" der Reederei würde aufs Spiel gesetzt. Kurzum, alle jene Faktoren, "die letztlich eine Firma bei heterogener Konkurrenz auf einem Markt überhaupt Fuß fassen lassen",¹⁾ würden in Frage gestellt. Jede Linie bedeutet für den Reeder einen Marktanteil in einem bestimmten Fahrtgebiet, den es zu festigen und zu vergrößern gilt. Die Marktposition des Linienreeders ist die schwer zu erlangende und ständig bedrohte Stellung eines Oligopolisten, "die er zu halten sucht - und zu halten suchen muß -, koste es was es wolle."²⁾ Da es für den Linienreeder als räumlich gebundenen Oligopolisten wesentlich schwieriger ist als für den räumlich ungebundenen Polypolisten, nach einer Auflegung im Markt wieder Fuß zu fassen und seinen Marktanteil zurückzuerobern, wird er eine Auflegung - soweit eine Reduzierung des Angebots bis auf die Mindestabfahrtdichte bereits stattgefunden hat - nicht in Betracht ziehen.

1) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 309.

2) Ebenda, S. 310.

Es ist ersichtlich, daß die begrenzten Möglichkeiten des Auflegens von Tonnage im Linienverkehr zu einer geringeren Angebotsreserve als im Trampverkehr führen. Das Angebot kann nach einer Depressionsphase bei einsetzender Marktlagenverbesserung kurzfristig durch eine bessere Auslastung der Kapazitäten und durch Rückgriff auf die wenigen stillgelegten Linienschiffe erhöht werden. Erst wenn sich die Marktlage in der Linienschiffahrt wesentlich verbessert, ist eine zusätzliche Form der Angebotsanpassung denkbar, auf die nun näher eingegangen werden soll.

d) Verschiebung von Tonnage zwischen den Schiffahrtsbereichen

Durch Einsatz von Linienschiffen in der Trampfahrt und von Trampschiffen in der Linienfahrt kann eine Anpassung des Tonnageangebots an unterschiedliche Marktlagenentwicklungen in beiden Bereichen des Seeverkehrs vollzogen werden.

In der Regel bemühen sich die Linienreeder bei anhaltender Depression um den Transport von Massengütern, die üblicherweise von der Trampschiffahrt befördert werden. Sie bieten hierzu im Rahmen des "normalen Ablaufs" des Linienverkehrs Teilchartern zu günstigeren Bedingungen an, als es vielfach einem Trampreeder möglich sein wird.¹⁾ Nach Verbesserung der Marktsituation im Linienverkehr

1) Vergleiche M. R. Bonavia, The Economics of Transport, Cambridge 1963, S. 95.

scheidet die Linientonnage als Angebot auf dem Trampfrachtenmarkt wieder aus.

Einige Linienreeder unterhalten direkt oder indirekt durch Tochterunternehmen Reserveschiffe, die in der Trampfahrt eingesetzt sind.¹⁾ Verbessert sich in der Linienfahrt die allgemeine Marktlage, so daß eine Ausweitung des Angebots angezeigt ist, werden diese Schiffe aus dem Trampverkehr zur Erhöhung der Kapazität im Linienverkehr herausgezogen. Entsprechend werden diese Reserveschiffe bei Marktlagenverschlechterung vom Linienverkehr in den Trampverkehr zurückgeführt.

Reichen die Reservekapazitäten nicht aus, oder hat ein Linienreeder keine Reserveschiffe, erfolgt oftmals die Anpassung an wechselnde Marktlagen durch Veränderung der Angebotsmenge mittels Zeitchartertonnage, das heißt die Linienreeder mieten Tramptonnage an. Diese Form der Angebotsanpassung an wechselnde Marktbedingungen gewinnt mit der in den letzten Jahren festzustellenden Zunahme an hochwertiger Tramptonnage immer mehr an Bedeutung. Das Bemühen der Trampreeder, immer hochwertigere Tonnage einzusetzen, resultiert oftmals gerade aus dem Bestreben, einen Schiffspark zu unterhalten, der auch den Bedingungen der Linienschiffahrt genügt und somit von Linienreedern gechartert werden kann.

Faßt man den Begriff der Trampschiffahrt enger, als es bisher geschehen ist, und zählt zur Trampschiffahrt nur diejenigen Schiffe, die in freier Fahrt Trockengüter

1) Vergleiche H. Sanmann, a.a.O., S. 311.

transportieren, ergibt sich eine weitere interessante Möglichkeit der Veränderung des so definierten Tramp-tonnageangebots durch die Tankschiffahrt. Tankschiffe können auch in der Trockenfahrt, in erster Linie zur Beförderung von Getreide, eingesetzt werden. So wurden im Frühjahr 1961 allein 40 Prozent der Getreideladungen mit Tankschiffen befördert.¹⁾

Da zur Überführung von Tankschiffen aus der Öl- in die Getreidefahrt keine größeren Umbauten, sondern lediglich gründliche Reinigungsmaßnahmen notwendig sind, kann die Angebotsänderung in der Getreidefahrt kurzfristig erfolgen. Ein Reeder wird sein Tankschiff in der Getreidefahrt einsetzen, wenn sich das Ratenniveau in der Getreidefahrt voraussichtlich auf längere Zeit wesentlich günstiger entwickelt als in der Ölfahrt, oder genauer: wenn der in der Getreidefahrt zu erzielende Mehrerlös höher ist als die notwendigen Reinigungskosten.

2. Der Verlauf der kurzfristigen Angebotskurve im Trampverkehr

Die beschriebenen Möglichkeiten der Veränderung des Tonnageangebots determinieren zugleich den Verlauf der Angebotskurve im Trampverkehr. Solange Tonnage in grö-

1) Vergleiche Wirtschaftstendenzen - Sektorstudien "Seeverkehr 1961", Herausgeber Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Paris, S. 53.

ßerem Umfang aufgelegt ist, bewirkt schon ein geringes Steigen des Ratenniveaus, daß Schiffe in erheblichem Umfang wieder in Fahrt gesetzt werden. Die große Elastizität des Angebots beruht auf dem nahezu gleichen Kostensbild zahlreicher Schiffe und dem damit engen Beieinanderliegen der Auflegungspunkte. Gleichzeitig dürfte die hohe Angebotselastizität auf das Verhalten der Reeder zurückzuführen sein, geringe Ratenerhöhungen mit der Erwartung eines weiteren Ratenanstiegs in naher Zukunft zu verbinden. Die hohe kurzfristige Angebotselastizität - bei schlechter Marktlage - führt dazu, daß durch Nachfragesteigerungen nur geringe Ratenerhöhungen zu verzeichnen sein werden, da die aufgelegte Tonnage "auf den Markt drückt".

Analog ergibt sich in dieser Phase einer teilweise bestehenden Unterbeschäftigung der Trampfahrt, daß geringe Ratensenkungen die Auflegung weiterer Schiffe und damit die Einschränkung des effektiven Angebots - bei gleichzeitiger Erhöhung des potentiellen Angebots - zur Folge haben.

Verkauf und Kauf von Tonnage geschehen meist im Rahmen langfristiger Kapazitätsplanungen und haben daher auf die kurzfristige Angebotselastizität keinen oder nur einen sehr geringen Einfluß.

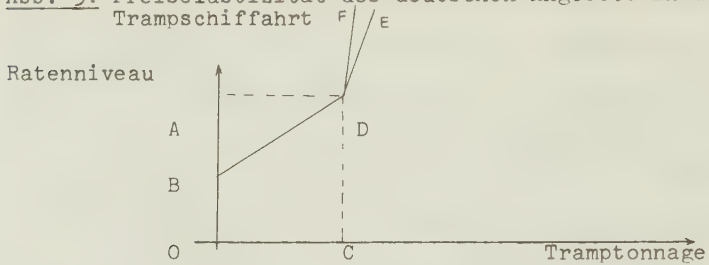
Mit abnehmender Aufliegertonnage vermindert sich die kurzfristige Angebotselastizität. Sind alle Trampschiffe wieder in Fahrt gesetzt, besteht im wesentlichen nur

noch die Möglichkeit, das Angebot durch Tonnagetransfer - in diesem Falle durch Überführung von Linientonnage in den Trampbereich - zu erhöhen. Die Erhöhung des Angebots ist durch Fluktuation des "Außenseiters auf Zeit" vom Linien- in den Trampschifffahrtsmarkt und durch Rückführung von Reservekapazitäten - die vorübergehend im Linienverkehr eingesetzt wurden - möglich. Die Erhöhung der Einsatzzeit der Schiffe durch Verlängerung der Abstände zwischen den Werftliegezeiten, die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und kürzere Lade- und Löschzeiten fällt - aufs ganze gesehen - nicht sonderlich ins Gewicht. Bei Vollbeschäftigung der Trampflotte, das heißt bei Einsatz aller Trampschiffe, erweist sich somit das Angebot kurzfristig als relativ unelastisch.

Hiernach kann folgender Verlauf einer kurzfristigen Angebotskurve der Trampschiffahrt in Diagrammform unterstellt werden:¹⁾

1) Dieser Verlauf der Angebotskurve wird heute in der Seeschiffahrtsliteratur weitgehend anerkannt. Vergleiche unter anderem A.S. Svendsen, Seeverkehr, a.a.O., S. 281; W. Kzebecki, a.a.O., S. 75; F. Nagels, a.a.O., S. 9; die erste graphische Darstellung der Angebotskurve findet sich bei Koopmans, vergleiche T. Koopmans, a.a.O., S. 57.

Abb. 3: Preiselastizität des deutschen Angebots in der Trampschiffahrt



Auf der Abszisse ist das Tonnageangebot, auf der Ordinate das Ratenniveau abgetragen. Der Ausgangspunkt (B) der Angebotskurve entspricht dem Auflegungspunkt des wirtschaftlichsten Schiffes. Die Angebotskurve verläuft zunächst flach und steigt von Punkt C an sehr steil an (E). Der Verlauf der Angebotskurve zwischen O und C wird durch die Auflegungspunkte der einzelnen Schiffe bestimmt. Der Punkt A entspricht demjenigen Ratenniveau, bei dem auch das unwirtschaftlichste Schiff wieder in Fahrt gesetzt wird.¹⁾ Die weitere Vergrößerung des Tramptonnageangebots ist bei erheblichen Ratensteigerungen möglich, so daß eine geringe Neigung der Angebotskurve über den Punkt D hinaus (E) gerechtfertigt erscheint.²⁾

- 1) Die außerökonomischen Faktoren, die oftmals bewirken, daß ein Schiff noch einige Zeit unter Verlust in Betrieb gehalten wird, wurden im Verlauf der Angebotskurve berücksichtigt. Würden die Schiffe nur nach reinen Gewinn- und Verlustüberlegungen aufgelegt, müßte der Verlauf der Angebotskurve zwischen O und C noch flacher (elastischer) sein.
- 2) Vergleiche J. Karsten, a.a.O., S. 78. Im Gegensatz zu Karsten, der die Kurve des Welttramptonnageangebots darstellt, muß die hier gezeichnete Kurve des deutschen Tramptonnageangebots eine etwas größere Neigung haben, da die Möglichkeit der deutschen Reeder, ihre Schiffe an das Ausland zu verkaufen, beziehungsweise aus dem Ausland "second-hand-Tonnage" zu kaufen, zu berücksichtigen ist.

Unter dem speziellen Gesichtspunkt der Untersuchung der Aufwertungsfolgen für die Seeschifffahrt ergeben sich bestimmte Veränderungen der deutschen Angebotskurve im Tramp- und Linienverkehr.¹⁾ Die geringe Elastizität des Tramp tonnangebots nach Wiederinfahrtsetzung aller Trampschiffe wurde insbesondere durch die Möglichkeit der Fluktuation zwischen Tramp- und Linienfahrt begründet. Diese Fluktuation findet dann statt, wenn sich die Marktlagen im Linien- und Trampverkehr ungleichmäßig entwickeln. Zwar wurde gesagt, daß die beiden Teilbereiche so eng miteinander verbunden sind, daß gegenläufige Marktentwicklungen praktisch nicht vorkommen, aber immerhin sind mehr oder minder große Abweichungen möglich. Unter dem speziellen Gesichtspunkt der Untersuchung der Auswirkung einer Aufwertung auf die deutsche Seeschifffahrt kann diese Annahme nicht mehr unterstellt werden, da beide Teilbereiche der Seeschifffahrt nahezu gleichmaßen beeinflußt werden und von einer aufwertungsbedingten ungleichmäßigen Marktentwicklung keine Rede sein kann.²⁾³⁾

Dem Ergebnis dieser Überlegungen wurde durch den Verlauf der Angebotskurve BDF in Abbildung 3 Rechnung getragen.

1) Zur Linienschifffahrt siehe S. 48.

2) Der Anreiz zur Fluktuation besteht natürlich weiter, wenn ungleichmäßige Marktlagenentwicklungen als Folge der Veränderungen anderer ökonomischer Größen eintreten. Dies zu untersuchen ist aber nicht Gegenstand der Studie, ja es muß sogar von ihnen abstrahiert werden, wenn die Auswirkungen einer Aufwertung auf die Seeschifffahrt festgestellt werden sollen.

3) Siehe S. 74 ff.

In der beschriebenen Situation ist die Möglichkeit der Vergrößerung des Tonnageangebots nach Wiederinfahrtsetzung aller Schiffe im wesentlichen auf die Erhöhung der Einsatzzeit der Trampschiffe beschränkt. Das Angebot ist nahezu völlig unelastisch, das heißt die Angebotskurve der Tramptonnage verläuft ab Punkt C fast parallel zur Ordinate.

3. Der Verlauf der kurzfristigen Angebotskurve im Linienverkehr

Von hoher kurzfristiger Angebotselastizität kann im Linienverkehr bestenfalls insofern gesprochen werden, als die Möglichkeit besteht, zusätzliche Reserve- und Zeitchartertonnage bei Marktlagenverbesserungen einzusetzen, beziehungsweise bei Marktlagenverschlechterungen wieder aus dem Linienverkehr herauszunehmen. Zudem trägt die Fluktuation des "Außenseiters auf Zeit" zwischen den Märkten der Tramp- und Linienschifffahrt wesentlich dazu bei, daß das Tonnageangebot in der Linienfahrt an veränderte Marktverhältnisse angepaßt wird.

Fahrplaneinschränkungen durch Senkung der Reisegeschwindigkeit oder Verlagerung von Werftliegezeiten ohne entsprechenden Ersatz an Tonnage fallen auch im Linienverkehr - aufs ganze gesehen - nicht sonderlich ins Gewicht.

Mit sich verschlechternder Marktlage im Linienverkehr verlieren diese Möglichkeiten der Angebotsanpassung immer mehr an Bedeutung. Technisch ist es zwar möglich, daß Linienreeder bei zunehmender Marktlagenverschlechter-

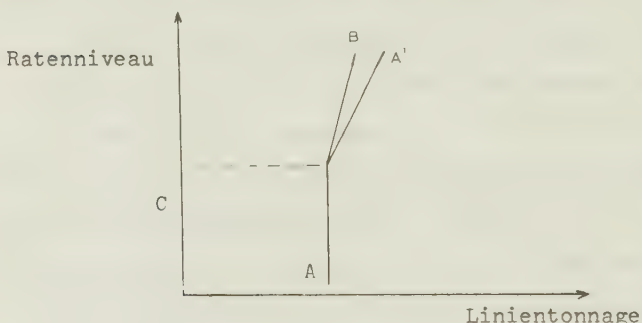
nung weiterhin Linientonnage in die Trampfahrt überführen oder zusätzliche bislang aufgeschobene Reparatur- und Überholungsarbeiten ausführen lassen, durch das Verhalten der Reeder wird aber hier eine Grenze gesetzt. Die Ursache für dieses Verhalten ist die gleiche, die Linienreeder veranlaßt, keine Tonnage aufzulegen: Denn ob Tonnage zwecks Transferierung in den Trampverkehr und zur Durchführung von Reparaturarbeiten aus dem Linienverkehr herausgezogen oder aufgelegt wird, bedeutet für die Marktstellung des Linienreeders keinen Unterschied. In beiden Fällen wird die Abfahrtsdichte verringert und der Fahrplan eingeschränkt, was für den Linienreeder als räumlich gebundenen Oligopolisten nur bis zu einem gewissen Punkte tragbar ist. Die Überschreitung dieses Punktes, den man auch als Mindestabfahrtsdichte bezeichnet, würde für den Linienreeder zu einer unzuträglichen Beeinträchtigung seiner Marktstellung führen, die er nicht bereit ist, in Kauf zu nehmen.¹⁾ Ohne allzusehr zu übertreiben, kann man sagen, daß - zumindest kurzfristig und soweit bereits eine Reduzierung des Angebots bis auf die Mindestabfahrtsdichte stattgefunden hat - die Verhaltensmaxime der Linienreeder heißt: "Weiterfahren ohne Rücksicht auf Verluste."²⁾ Diese Verhaltensweise wird vielfach durch Beteuerungen des Staates, auch unter den ungünstigsten Bedingungen für die Erhaltung der nationalen Seeschifffahrt Sorge zu tragen, bestärkt.

1) Siehe S. 47/48.

2) Zur Begründung siehe S. 47.

Nach den bisherigen Ausführungen ergibt sich folgender graphischer Verlauf des Tonnageangebots im Linienverkehr:

Abb. 4: Preiselastizität des deutschen Angebots in der Linienschifffahrt



Der Punkt C auf der Ordinate entspricht demjenigen Ratenniveau, bei dem auf einer Schifffahrtslinie die Mindestabfahrtsdichte realisiert wird. Sinkt das Ratenniveau noch tiefer, erfolgt keine Angebotsanpassung in Form eines geringeren Tonnageangebots, die Angebotskurve verläuft parallel zur Ordinate (das Angebot ist unelastisch).

Steigt das Ratenniveau über Punkt C hinaus, verläuft die Angebotskurve ziemlich steil (A'). Die Vergrößerung des Angebots wird insbesondere durch den Tonnagetransfer und so weiter ermöglicht, aber auch durch das Aufschieben von Überholungsarbeiten.

Für unsere Untersuchung ergibt sich die Angebotskurve AB, wobei die Unelastizität des Teils der Angebotskurve, der über der Mindestabfahrtsdichte liegt, wie in der Trampfahrt zu begründen ist. Findet nämlich im Bereich der

Trampschiffahrt gleichermaßen eine entsprechende Marktlagenveränderung statt - wie zum Beispiel bei einer Aufwertung -, besteht für den Linienreeder keine Veranlassung, Tonnage zwischen den einzelnen Marktbereichen zu transferieren. Die Möglichkeit der Vergrößerung des Tonnageangebots ist im wesentlichen auf die Erhöhung der Einsatzzeit der Linienschiffe beschränkt.

II. Die Nachfrage nach deutscher Tramptonnage

Die deutsche Seeschiffahrt repräsentiert nur 3,5 Prozent der Welthandelstonnage, wobei der Anteil der deutschen Trampflotte am Seechartermarkt in etwa diesem Prozentsatz entsprechen dürfte.¹⁾ Selbst wenn alle deutschen Trampreeder gleichförmig handelten, also zum Beispiel zu Zeiten eines Überangebots an Schiffen alle gleichzeitig ihr Angebot einschränkten, dürfte es wegen ihres geringen Anteils am Gesamtangebot nicht zu einer spürbaren Erhöhung des herrschenden Ratenniveaus kommen.

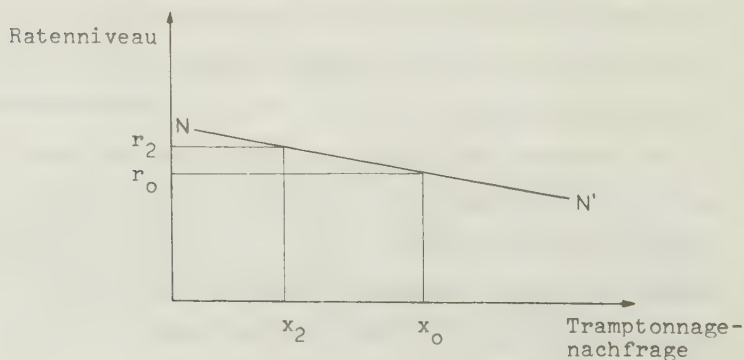
Allerdings ist zu beachten, daß die Reeder einen kleinen "monopolistischen" Bereich der Preisfestsetzung haben, der es ihnen ermöglicht, in engen Grenzen preispolitisch frei vorgehen zu können. Dieser "monopolistische" Bereich der Preisfestsetzung beruht auf der Bindung der Nachfrager an ein bestimmtes Angebot oder besser: auf dem Wirksamwerden von Präferenzen. Je individueller die deutschen Reeder ihr Angebot gestalten, je stärker also Präferenzen wirksam werden, um so größer wird ihr preispolitischer

1) Siehe S. 77, Fußnote 1.

Spielraum sein. Als Grenzfall ist sogar denkbar, daß die angebotene Seetransportleistung so stark individualisiert ist, daß der Reeder als Alleinanbieter dieser bestimmten Transportleistung auf dem Seechartermarkt tätig wird. Infolge einer fehlenden Substituierbarkeit der Leistung würde sich für ihn eine monopolistische Angebotssituation ergeben. Entsprechen hingegen die angebotenen Seetransportleistungen in ihren Eigenschaften dem Konkurrenzangebot, dann ergibt sich eine Lage, die sich der bei vollständigem Wettbewerb annähert. Die Reeder sind in diesem Falle preispolitisch stets konkurrenzgebunden, das heißt, es fehlt ihnen die Möglichkeit, auch in engen Grenzen preispolitisch frei vorgehen zu können.

In der Realität kann im Regelfall davon ausgegangen werden, daß zwischen den auf dem Seechartermarkt angebotenen Leistungen enge Substitutionsbeziehungen bestehen. Der preispolitische Spielraum des einzelnen Reeders ist gering, so daß sich folgender Verlauf der Nachfragekurve (NN') nach deutscher Tramptonnage festhalten läßt:

Abb. 5: Preiselastizität der Nachfrage nach deutscher Tramptonnage



Auf der Ordinate ist die Ratenhöhe, auf der Abszisse die Tramptonagenachfrage abgetragen. Der Punkt (r_0) auf der Ordinate stellt die auf dem Trampfrachtenmarkt realisierte Ratenhöhe dar. Bei diesem Ratenniveau können die deutschen Reeder ein Nachfragevolumen x_0 realisieren, das durch den Schnittpunkt zwischen gegebenem Ratenniveau und der Nachfragekurve (NN') bestimmt ist. Ratenvorstellungen der Trampreeder, die über diesem Ratenniveau liegen, werden zu einem starken Abwandern der Nachfrager auf andere (ausländische) Anbieter führen. So kann bei einem Ratenniveau von r_2 nur noch die Menge x_2 realisiert werden.

III. Die Nachfrage nach deutscher Linientonnage

Die Elastizität der Nachfrage nach Transportleistungen ist entscheidend von der Elastizität der Nachfrage nach dem transportierten Gut abhängig.¹⁾ Fallen die Transportkosten im Verhältnis zum Preis des beförderten Gutes kaum ins Gewicht, so wirken sich die Frachtratenänderungen nur unwesentlich oder gar nicht auf den Preis und damit den Absatz der Güter aus. Deshalb kann die Tonnagenachfrage für den Transport relativ nochwertiger Güter - wie sie im Linienverkehr befördert werden²⁾ - als unelastisch bezeichnet werden.

Bei der Bestimmung der Preiselastizität der Nachfrage für Liniendienstleistungen einer bestimmten Konferenz sind

1) Vergleiche W. Hamm, a.a.O., S. 110.

2) Siehe S. 13.

zudem die in dem Fahrtgebiet bestehenden Konkurrenzverhältnisse zwischen Konferenz einerseits sowie Trampschifffahrt und/oder Außenseiter andererseits zu berücksichtigen. Mit wachsender Konkurrenz wird die Nachfrage - wegen der daraus resultierenden Steigerung ihrer Wahlmöglichkeiten - preiselastischer. Die aktuelle Konkurrenz, der viele Konferenzen ausgesetzt sind, läßt darauf schließen, daß die Nachfrage für Linientonnage einer bestimmten Konferenz nicht so unelastisch ist wie die Nachfrage nach Linientonnage schlechthin. Von einer großen Elastizität der Nachfrage zu sprechen erscheint allerdings verfehlt, da eine derartige Aussage einen Konkurrenzgrad im jeweiligen Fahrtgebiet unterstellt, der jegliche Fixierung der Raten in Form von Tarifen durch die Konferenzen als unmöglich erscheinen läßt. Dies ist aber, wie abgeleitet wurde, nur in Ausnahmefällen zutreffend. Es empfiehlt sich daher, in der weiteren Untersuchung von einer Nachfrage für konferenzgebundene Linientonnage auszugehen, die - sieht man einmal von Ausnahmefällen ab - relativ preisunelastisch ist.

Da sich alle Linienreeder, die Mitglieder einer Konferenz sind, verpflichtet haben, die gleiche Rate zu verlangen,¹⁾ also parallele Preispolitik zu treiben, ist der realisierte Tonnageumsatz nur noch von einem Preis abhängig. Im Gegensatz zu der Lage bei individueller Ratenpolitik besteht also eine Gesamtnachfragekurve, die sich auf die

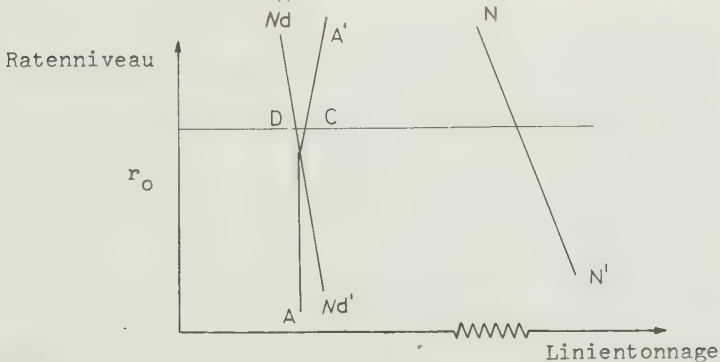
1) Genauer: die gleiche Rate für eine bestimmte Leistung.

zur Konferenz gehörenden Linienreeder aufteilt.¹⁾

Wie groß der Anteil der deutschen Reeder an der gesamten Leistungsmenge einer bestimmten Konferenz ist, läßt sich generell kaum bestimmen und hängt im wesentlichen von dem in der Konferenz praktizierten Aufteilungsmodus ab. Die Größe der jeweiligen Reederei dürfte hierbei eine nicht unbedeutende Rolle spielen.

Es ist davon auszugehen, daß in der Linienschifffahrt das Tonnageangebot - sieht man einmal von Verkehrsspitzen ab - in der Regel nicht voll ausgelastet ist. Ein Auslastungsgrad von circa 70 Prozent scheint der Realität zu entsprechen.²⁾ Unter Berücksichtigung der bisher gemachten Ausführungen ergibt sich für die deutschen Linienreeder folgende - im Diagramm festgehaltene - Nachfrage-situation:

Abb. 6: Preiselastizität der Nachfrage nach deutscher Linientonnage



1) Vergleiche die allgemeinen Ausführungen zum Kartell bei E. Gutenberg, Betriebswirtschaftslehre, Band II, a.a.O., S. 326.

2) Angabe des Verbands Deutscher Reeder.

Auf der Ordinate ist das Ratenniveau, auf der Abszisse Tonnageangebot und Tonnagenachfrage abgetragen. AA' stellt die deutsche Angebotskurve und die Gerade $r_0 r_0'$ das von den Konferenzen fixierte Tarifratenniveau dar. Die Kurve NN' bringt die konferenzbezogene Tonnagenachfrage im Verhältnis zu alternativen Tarifraten zum Ausdruck. Der Teil der Gesamtnachfrage, der bei alternativen Tarifraten auf die deutschen Reeder entfällt, ist durch die Kurve NdNd' wiedergegeben. Da es sich bei dieser Kurve um eine Teilnachfragekurve handelt, muß sie - immer unter der Annahme gleicher Preise - steiler als die Gesamtnachfragekurve verlaufen. Aus der weiteren Annahme der unausgelasteten Kapazitäten folgt, daß die Kurve NdNd' die deutsche Angebotskurve unterhalb C schneiden muß. Die Strecke CD stellt somit den bei der Tarifraten r_0 bestehenden Angebotsüberhang dar.

D Zusammenfassung

Die Seeschifffahrt wird entweder als Tramp- oder Linienschifffahrt betrieben. Die Trampschifffahrt kennt weder Abfahrtspläne noch feste Routen, sondern paßt sich von Fall zu Fall an den jeweiligen Bedarf an. Die Frachtraten der Trampschifffahrt bilden sich auf dem "freien" Markt. Zusammenschlüssen der Trampreeder zur Erlangung von Marktmacht waren bisher Mißerfolge beschieden. Als Ursache für diese Mißerfolge ist einmal die große Zahl der Trampreeder zu nennen, die ein gleichgerichtetes Handeln nahezu unmöglich macht. Zum anderen ist es die Vielzahl der einzel-

nen Trampschiffahrtsmärkte, die, will man zu einer wirk-
samen Marktbeeinflussung gelangen, in dem Abkommen zwis-
schen den Trampreedern erfaßt werden müßten.

Das Angebot kann in der Trampschiffahrt bei schlechter
Marktlage als relativ preiselastisch bezeichnet werden.
Die hohe Angebotselastizität hat ihre Begründung in der
Möglichkeit der Reeder, Schiffe aufzulegen oder wieder
in Fahrt zu setzen. Sind alle Trampschiffe in Fahrt ge-
setzt, kann das Tonnageangebot nur noch durch Erhöhung
der Einsatzzeit der Schiffe - zum Beispiel durch Verlän-
gerung der Abstände zwischen Werftliegezeiten - und durch
Tonnagetransfer erhöht werden. Bei Einsatz aller Tramp-
schiffe erweist sich somit das Tonnageangebot kurzfristig
als relativ unelastisch. Die Nachfrage nach deutscher
Tramptonnage ist infolge der engen Substitutionsbeziehun-
gen, die zwischen den auf dem Seechartermarkt angebotenen
Verkehrsleistungen bestehen, ausgesprochen preiselastisch.

Aufgabe der Linienschiffahrt ist die Bedienung festlie-
gender Seerouten in planmäßigem und regelmäßigem Verkehr.
Die Beförderungsentgelte sind in der Regel nicht das Er-
gebnis "freien" Wettbewerbs, sondern kartellähnlicher Ver-
einbarungen, die in sogenannten Konferenzen getroffen werden.

In der Linienschiffahrt kann die Tonnage durch Veränderung
der Reisegeschwindigkeit - in begrenztem Ausmaß - oder
durch Tonnagetransfer, insbesondere durch Reserve- und
Zeitchartertonnage, an wechselnde Marktbedingungen ange-

paßt werden. Allerdings verlieren diese Möglichkeiten der Angebotsanpassung mit zunehmender Marktlagenverschlechterung immer mehr an Bedeutung. Denn Fahrplaneinschränkungen sind für die Linienreeder als räumlich gebundene Oligopolisten nur bis zu einem gewissen Punkte tragbar. Die Überschreitung dieses Punktes - hier als Mindestabfahrtdichte bezeichnet - würde für den Linienreeder zu einer Verschlechterung seiner Marktstellung führen.

Die Nachfrage nach konferenzgebundener Linientonnage kann - sieht man einmal von den beschriebenen Ausnahmefällen ab - als relativ preisunelastisch bezeichnet werden. Da alle Konferenzmitglieder parallele Preispolitik betreiben, ist die Kapazitätsausnutzung der Konferenzreedereien nur noch von einem Preis abhängig. Es gibt eine Gesamtnachfragekurve, die sich auf die zur Konferenz gehörenden Linienreeder aufteilt. Hieraus folgt, daß die Teilnachfragekurve nach deutscher Linientonnage - immer unter der Annahme gleicher Preise - steiler als die Gesamtnachfragekurve verlaufen muß. Da die Übergänge zwischen Tramp- und Linienschiffahrt fließend sind, kann es sich bei den hier getroffenen Aussagen nur um eine Feststellung des "Normalfalls" handeln; es werden somit lediglich Tendenzen aufgezeigt. In diesem Sinne ist auch der abschließend in tabellarischer Form (siehe Tabelle 1) dargestellte Merkmalsvergleich zwischen Tramp- und Linienschiffahrt aufzufassen.¹⁾

1) Bei diesem Merkmalsvergleich handelt es sich um die Verbesserung und Ergänzung eines bereits bestehenden Schemas von Reuther. Ergänzungen dieses Schemas wurden zudem schon von Wahl und Greiß vorgenommen. Vergleiche O. Reuther, Die Beförderungsunternehmen zur See, Stuttgart 1933, S. 57; H.O. Wahl, a.a.O., S. 10, sowie I. Greiß, Kosten und Kostenrechnung im Schiffahrtsbetrieb, Dissertation, Hamburg 1969, S. 15/16.

Tabelle 1: Merkmalsvergleich zwischen Tramp- und Linienschiffahrt

Merkmal	Tramosschiffahrt	Linien-schiffahrt
Transport-güter	Massen- (Bulk-) Güter	Stückgüter
Vertragsform	Charterpartie	Konnossement
Schiffs-qualität	oft ältere Schiffe	meist jüngere Schiffe
Ratenbildung	freier Wettbewerb	Frachttarife, festge- setzt durch Konferenz
Anlagen	unter Umständen: Agentur, Verwaltungs- gebäude, Lager	Kaianlagen, Reparatur- werkstatt, Schuppen, Umschlaganlagen, Verwal- tungsgebäude im In- und Ausland
Unternehmens- größe	kleinere und mittlere Unternehmen	Großunternehmen
Fahrtgebiet	Freizügigkeit je nach Lage	festе Linien zwischen bestimmten Häfen
Richtung ¹⁾	einkommender Verkehr überwiegt	ausgehender Verkehr überwiegt

1) Gesehen vom Industriegebiet.

DRITTES KAPITEL:

Grundlegende Darstellung der Aufwertungsfolgen für die deutsche Seeschifffahrt

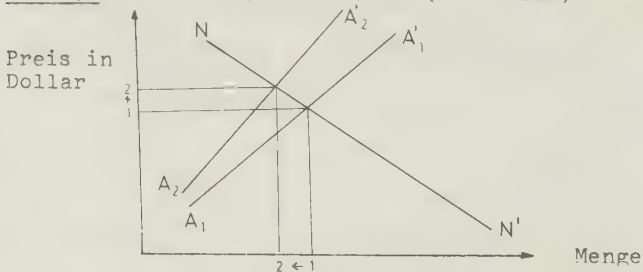
A Einige theoretische Grundlagen

I. Die Bedeutung der Elastizitäten

1. Die Betrachtung in Fremdwährung

Bevor die Auswirkungen einer Aufwertung auf die Seeschifffahrt behandelt werden, empfiehlt es sich, in allgemeiner Weise darzulegen, von welchen ökonomischen Größen die Auswirkung einer Paritätsänderung auf die Exportwirtschaft schlechthin abhängt. Am anschaulichsten lassen sich die Wirkungen einer Paritätsänderung auf die Ausfuhr graphisch darstellen. In diesem Abschnitt wird die Untersuchung auf die aufwertungsbedingte Veränderung des Exportwertes und der Exportgüterpreis in Fremdwährung abgestellt.¹⁾ Im anschließenden Abschnitt wird die aufwertungsbedingte Veränderung der DM-Exportgüterpreise behandelt.

Abb. 7: Aufwertung und Export (in Dollar)



1) Da im weiteren Verlauf dieses Kapitels der Aufwertungsverlust der Seeschifffahrt im Jahre 1970 berechnet werden soll, ist vorerst das gegenwärtige Währungssystem von Bretton-Woods der Untersuchung zugrundezulegen. Im Währungssystem von Bretton-Woods kann - da die ausländischen Währungen gegenüber dem Dollar fixiert sind - der Dollar als die Fremdwährung schlechthin angesehen werden.

In Abbildung 7 sind auf der Abszisse die Mengen der heimischen Exportgüter und auf der Ordinate die Preise in Dollar abgetragen.¹⁾ NN' stellt die Nachfrage des Auslands nach deutschen Exportgütern als Funktion des Preises in ausländischer Währung (Dollar) dar, AA' das deutsche Angebot an Exportgütern.²⁾

Nach einer DM-Aufwertung bleibt die Nachfragekurve des Auslands nach deutschen Exportgütern unverändert, da auf der Ordinate die Dollar-Preise abgetragen sind und die ausländischen Nachfrager ihre Kaufentscheidungen in Hinsicht auf die Dollarpreise treffen.

Dagegen verschiebt sich die Kurve des Exportangebotes in unserem Diagramm nach oben. Die Verschiebung der Angebotskurve ergibt sich aus der Tatsache, daß die Exporteure nach der Aufwertung für den gleichen Dollar-Preis einen geringeren DM-Gegenwert erhalten. Haben die Exporteure bisher eine bestimmte Menge zum Preis von 100 DM und damit - bei einem DM-Kurs von 0,25 Dollar - zum Preis von 25 Dollar angeboten, so werden sie versuchen, diese Menge

-
- 1) Zu den Grundlagen der diagrammatischen Darstellung vergleiche K. Rose, Theorie der Außenwirtschaft, 2. Auflage, Berlin und Frankfurt am Main 1968, S. 51 ff.; W.A.Jöhr, Soll der Schweizer Franken aufgewertet werden?, in: Überbeschäftigung und Frankenparität, S. Gallen 1947; E. Schneider, Einführung in die Wirtschaftstheorie, Band III, Geld, Kredit, Volkseinkommen und Beschäftigung, 10. Auflage, Tübingen 1967, S. 323 ff.
 - 2) Obwohl die deutschen Exporteure ihren Entscheidungen den DM-Preis zugrundelegen, kann ihr Angebot als Funktion des Dollar-Preises gedeutet werden, da bei gegebenem Wechselkurs jedem DM-Preis ein bestimmter Dollar-Preis entspricht. Vergleiche hierzu insbesondere K. Rose, a.a.O., S. 52.

nach einer Erhöhung des DM-Kurses auf 0,30 Dollar zum Preis von 30 Dollar zu verkaufen, da sie für diese Dollarsumme nunmehr ebenfalls 100 DM erhalten. Man erhält also die neue Angebotskurve A_2A_2' , wenn man die Ordinate der alten Angebotskurve um den Aufwertungssatz erhöht. Abbildung 7 läßt erkennen, daß bei "normalem" Verlauf der Angebots- und Nachfragekurven die Exportmenge bei einer Aufwertung abnimmt, die Preise in ausländischer Währung dagegen steigen. Bei völlig unelastischer Nachfrage (Parallele zur Ordinate) steigt nur der Preis, bei völlig elastischer Nachfrage (Parallele zur Abszisse) sinkt nur die Menge. Der in Dollar ausgedrückte Umsatz der Exportwirtschaft kann konstant bleiben, zunehmen oder fallen. Die Art der Veränderung des Umsatzes hängt davon ab, ob die prozentuale Abnahme der Menge den Prozentsatz der Preiserhöhung übertrifft oder hinter ihm zurückbleibt. Die Veränderung des Exportwertes hängt somit entscheidend von der Preiselastizität der ausländischen Exportnachfrage ab.¹⁾ Ist die Elastizität größer als eins, nimmt der Exportumsatz in Dollar ab, ist sie kleiner als eins, nimmt der Exportwert zu. Hat die Elastizität einen Wert von eins, bleibt der Exportwert konstant.

1) Bei gleichzeitiger Annahme eines "normalen" Verlaufs der Angebotskurve.

2. Die Betrachtung in DM

Entsprechend den obigen Ausführungen sollen nun Überlegungen für den Fall angestellt werden, daß DM-Exportpreise und DM-Exportwerte betrachtet werden.

Abb. 8: Aufwertung und Export (in DM)

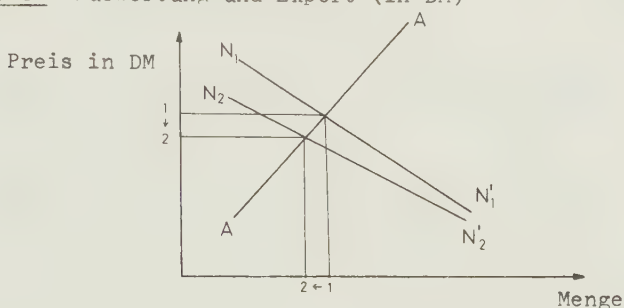


Abbildung 8 zeigt das deutsche Exportangebot AA' als Funktion des DM-Preises und die Nachfrage nach deutschen Exportgütern ebenfalls als Funktion des DM-Preises. Wird die DM aufgewertet, bleibt die Kurve des Exportangebots unverändert - obwohl die Exporteure für jeden erlösten Dollar nunmehr einen geringeren DM-Gegenwert erhalten -, da das Angebot eine Funktion des DM-Preises ist. Was als Folge der Aufwertung denkbar ist, sind Bewegungen auf der Kurve, nicht aber Verschiebungen der Kurve.¹⁾

Die Kurve der Exportnachfrage verschiebt sich dagegen nach links, wenn die DM aufgewertet wird. Für die ausländischen Käufer deutscher Waren ist der Preis in der Auslandswährung maßgebend, der sich im Fall einer Aufwertung in Höhe

1) Vergleiche K. Rose, a.a.O., S. 54.

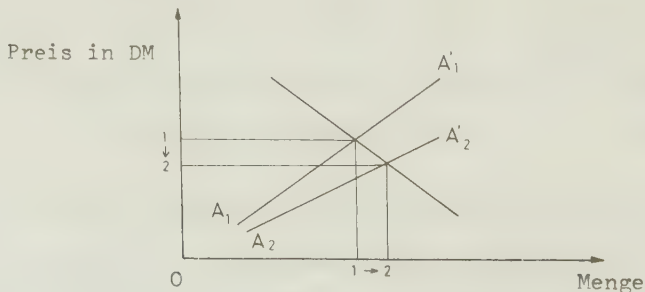
des Aufwertungssatzes erhöht. Sie werden bei gleichem DM-Preis eine geringere Menge nachfragen.

Aus Abbildung 8 ist ersichtlich, daß im Regelfall die Exporteure sowohl Preis- als auch Mengeneinbußen hinnehmen müssen.¹⁾ Der DM-Exporterlös, das Produkt aus Menge und DM-Preis, wird in jedem Fall sinken.

II. Aufwertungsbedingte Kosteneinsparungen der Exportwirtschaft

Durch eventuell aufwertungsbedingte Preisänderungen auf den Importgütermärkten kann - unter der Annahme, daß die Importgüter gleichzeitig Kostengüter der Exportwirtschaft sind - eine Veränderung der Kostensituation der Exportwirtschaft erfolgen. Um Aussagen über die Wirkung einer Aufwertung auf die Exportwirtschaft treffen zu können, sind somit Untersuchungen der Auswirkungen einer Aufwertung auf die Importgüterpreise notwendig.

Abb. 9: Aufwertung und Import (in DM)



1) Bei völlig unelastischem Exportangebot sinkt nur der Preis, bei völlig elastischem Exportangebot nur die Menge.

Abbildung 9 spiegelt die Situation auf den Importgütermärkten wider. Da die Veränderung der DM-Preise der Importgüter untersucht wird, ist eine Betrachtungsweise in DM zugrunde zu legen. Die Kurve NN' stellt die Nachfrage der heimischen Importeure nach Importgütern, die Kurve A_1A_1' das Angebot der ausländischen Exporteure als Funktion des DM-Preises dar. Die Kurve der heimischen Importnachfrage bleibt nach einer Aufwertung unverändert, da die Importeure ihre Entscheidungen unmittelbar von den DM-Preisen, nicht aber von den Dollarpreisen abhängig machen. Dagegen verschiebt sich die Angebotskurve derart, daß sich die Ordinatenhöhe der jeweiligen Menge um den Aufwertungssatz vermindert. Da die ausländischen Exporteure nach der Aufwertung für ihre DM-Erlöse einen höheren Dollar-Betrag erhalten, werden sie bei gegebenem DM-Preis eine größere Menge zum Verkauf anbieten. Eine Aufwertung hat somit zur Folge, daß die importierte Menge steigt, der DM-Preis der Importgüter sinkt. Im Extremfall steigt nur die Menge (völlig elastische Importnachfrage), oder es sinkt nur der Preis (völlig unelastische Importnachfrage).

Da der Preis der Importgüter und somit der Preis der importierten Rohstoffe und Halbfabrikate durch eine Aufwertung unter "normalen Verhältnissen" sinkt, wird sich eine Aufwertung bei wirksamem Wettbewerb auf die Produktionskosten allerjenigen Produktionsgüter reduzierend auswirken, die ausländische Produkte enthalten. Je höher der Wertanteil der ausländischen Produkte am Gesamterzeugnis

ist, um so nachhaltiger wird sich eine Senkung der Erzeugungskosten durchsetzen.¹⁾

Diese Erkenntnisse führen zu einer Modifizierung der bisher gewonnenen Ergebnisse. In Abbildung 7 wird sich nach der Aufwertung die Angebotskurve der deutschen Exporteure nicht in Höhe des Aufwertungssatzes nach links verschieben, da sich durch Kosteneinsparungen der aufwertungsbedingte Produktionsrückgang abschwächt. Die Dollarpreise werden somit weniger steigen und die Ausbringungsmengen in einem geringeren Umfang zurückgehen. Die gleiche Aussage gilt für die Abbildung 8, in der das Angebot deutscher Exporteure als durch eine Aufwertung nicht beeinflussbar angenommen wurde. Durch aufwertungsbedingte Kosteneinsparungen wird sich die Angebotskurve wahrscheinlich nach rechts verschieben. Der aufwertungsbedingte Mengenrückgang wird vermindert, der Preisrückgang verstärkt.

B Auswirkungen einer Aufwertung auf die Trampschifffahrt

I. Allgemeine Vorbemerkung

Die Elastizitäten des deutschen Angebots beziehungsweise der Nachfrage nach deutschen Seetransportleistungen entsprechen den Elastizitäten des Exportangebots und der Ex-

1) Diesen Einfluß einer Aufwertung auf die Kostengestaltung bezeichnet A. Forstmann als die unmittelbare Wirkung, die sich von der Importseite her ergibt; vergleiche A. Forstmann, Die Grundlagen der Außenwirtschaftstheorie, Berlin 1956, S. 259.

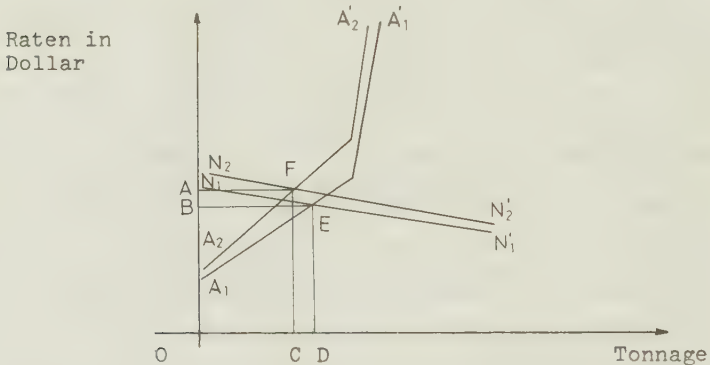
portnachfrage im vorhergehenden Abschnitt bis auf eine Ausnahme. Die deutsche Seeschifffahrt bietet auf einem internationalen Markt an, für sie gibt es keinen durch Zollschränken oder sonstige Beschränkungen des internationalen Waren- und Dienstleistungsaustauschs abgeschirmten Binnenmarkt. Im Gegensatz zu der Kurve der ausländischen Exportnachfrage, die ausschließlich die nachgefragten Mengen der Ausländer im Verhältnis zu den Preisen der deutschen Exportgüter zum Ausdruck bringt, umfaßt die Nachfragekurve nach deutschen Seetransportleistungen auch die Nachfrage der deutschen Befrachter, Spediteure et cetera. Das gleiche gilt für die deutsche Angebotskurve an Seetransportleistungen, die auch das Angebot für deutsche Nachfrager enthält.

Berücksichtigt man diesen Unterschied, lassen sich entsprechend der Darstellung der Auswirkungen einer Aufwertung auf die Exportwirtschaft in unserem Fall die Auswirkungen einer Aufwertung auf die deutsche Seeschifffahrt an Hand der Elastizitäten des Angebots und der Nachfrage nach deutschen Seetransportleistungen ableiten.

II. Die Auswirkungen bei niedrigem Ratenniveau

1. Rückgang des Umsatzes in Dollar durch Auflegung von Schiffen

Abb. 10: Aufwertung und Trampschiffahrt bei Unterbeschäftigung (in Dollar)



In Abbildung 10 sind die bereits bekannten Kurven des Angebots (A_1A_1') und der Nachfrage (N_1N_1') nach deutscher Tramptonnage eingezeichnet. Die Ordinate ist in Dollar-Raten abgetragen, so daß beide Kurven Funktionen des Preises in Dollar sind. Die Kurve des deutschen Tonnageangebots verschiebt sich analog den allgemeinen Ausführungen nach einer Aufwertung in Höhe des Aufwertungssatzes nach oben. Die Aufwärtsverschiebung wird gemindert durch aufwertungsbedingte Kosteneinsparungen,¹⁾ so daß sich eine endgültige Lage der Kurve von A_2A_2' ergibt. Die Lage der Nachfragekurve bleibt - im Gegensatz zu unseren allgemeinen Ausführungen - nicht unverändert, es ergibt sich

1) In den aufwertungsbedingten DM-Kosteneinsparungen siehe S. 1 ff.

allerdings nur eine geringfügige Verschiebung der Kurve nach oben. Dieser Feststellung liegen folgende Überlegungen zugrunde:

Die Lage der Nachfragekurve im Koordinatensystem wurde unter der Annahme eines gegebenen Ratenniveaus abgeleitet. Steigt das Ratenniveau, verschiebt sich die Kurve nach oben, sinkt das Ratenniveau, erfolgt eine Parallelverschiebung der Kurve nach unten. Nach einer DM-Aufwertung ist davon auszugehen, daß das Ratenniveau in Dollar in der Trampschiffahrt geringfügig steigt: Bei Dollarpreisbetrachtung bleibt die Kurve des ausländischen Tramp-tonnageangebots und der ausländischen Tramptonnagenachfrage unverändert, da die Ausländer ihre Entscheidungen in Hinsicht auf die Dollar-Preise treffen. Entscheidend ist die Orientierung ihres Angebots und ihrer Nachfrage am Dollar-Preis, gleichgültig, ob der DM-Wert des Dollars größer oder kleiner geworden ist. Die Kurve des deutschen Tonnageangebots verschiebt sich in Höhe des Aufwertungssatzes, vermindert um aufwertungsbedingte Kosteneinsparungen - wie bereits angeführt - nach oben. Die auf den Dollar-Preis bezogene deutsche Tramptonnagenachfrage nimmt in Höhe des Aufwertungssatzes zu. Da der Anteil des deutschen Angebots am Gesamtangebot und der Anteil der deutschen Nachfrage an der Gesamtnachfrage sich weitgehend entsprechen und ausgesprochen gering sind,¹⁾ kann unter-

1) Der Anteil des deutschen Tramptonnageangebots an der Welttramp-tonnage beträgt drei bis vier Prozent, der Anteil Deutschlands am ein- und ausgehenden Trampgüterverkehr über See fünf bis sieben Prozent. Berücksichtigt man, daß die nach Deutschland ein- und ausgeführten Trampgüter auch mit Schiffen befördert werden, die

stellt werden, daß bei annähernd gleichbleibender Transportleistung eine geringfügige Steigerung des Dollar-Ratenniveaus in der Trampfahrt zu verzeichnen sein wird. Die Nachfragekurve nach deutscher Tramptonnage wird sich daher nach einer DM-Aufwertung - gerechnet in Dollar - geringfügig nach oben verschieben.

Bei dieser Aussage muß folgender Tatbestand der Vollständigkeit halber erwähnt werden. Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen ist praktisch ausschließlich eine abgeleitete Nachfrage, die eng mit dem Volumen von Produktion und Konsum zusammenhängt. Für die Nachfrage nach Verkehrsleistungen gilt, daß eine enge positive Korrelation mit dem internationalen Warenaustausch besteht. Änderungen des internationalen Warenaustauschs, zum Beispiel durch konjunkturelle Schwankungen auf den internationalen Märkten bedingt, führen zu mehr oder minder großen Ratenausschlägen auf den Seechartertermärkten. Denkbar wäre nun, daß durch eine DM-Aufwertung der internationale Warenaustausch - zumindest im ein- und ausgehenden Verkehr von Deutschland - eingeschränkt wird, und somit für die (deutsche) Seeschifffahrt Ertragseinbußen entstehen. Vordergründig scheint diese Argumentation richtig zu sein, denn zweifellos geht nach einer DM-Aufwertung in der Regel der Export - oder besser die Zuwachsrates des Exports - und damit auch das über See ausgeführte Gütervolumen tendenziell

von ausländischen Befrachtern als Tramptonnagenachfrager gechartert worden sind, dürfte der Anteil des deutschen Tramptonnageangebots an der Welttramptonnage und der Anteil der deutschen Nachfrage an der Welttramptonnagenachfrage sich weitgehend entsprechen, beziehungsweise nur gering voneinander abweichen.

zurück.¹⁾ Genauso unzweifelhaft ist aber, daß der Import und somit die über See eingeführten Gütermengen in die Bundesrepublik Deutschland - unter gleichen Bedingungen - zunehmen werden.²⁾³⁾

Eine Beeinflussung der internationalen Nachfrage nach Seetransportleistungen wird also durch aufwertungsbedingte Veränderungen der Import- und Exportmenge Deutschlands kaum gegeben sein.⁴⁾ Wird allerdings nicht eine isolierte DM-Aufwertung erwartet, sondern herrscht gleichzeitig eine allgemeine weltweite Währungsunsicherheit, in der mit internationalen Wechselkursberichtigungen zu rechnen ist, muß kurzfristig - infolge der Unsicherheit hinsichtlich der neuen Wechselkurse - insgesamt mit einem Rückgang der Nachfrage nach Seetransportleistungen gerechnet werden. Durch Kaufzurückhaltungen auf den internationalen Märkten wird der Welthandel - und somit der Warenverkehr über See - beeinträchtigt. Beispielhaft sei hier auf die Situation Ende 1971 hingewiesen, in der die internationale Währungskrise ihrem Höhepunkt zutrieb. Die durch die Dollarkrise entstandene Unsicherheit in den Wechselkursen

1)2) Es wäre denkbar, daß die Zunahme des Imports beziehungsweise Abnahme des Exportzuwachses lediglich auf einer aufwertungsbedingten Veränderung der Preise beruhen und die Mengen konstant bleiben. Dies ist aber in der Realität nicht der Fall. Vergleiche R. Bollinger, Währungsaufwertungen, Eine empirische Untersuchung ihrer Auswirkungen auf Zahlungsbilanz, Preisniveau und Beschäftigung, Dissertation, Saarbrücken 1966, S.196 ff.

3) Zur theoretischen Begründung dieser Aussagen siehe S. 71 f.

4) Vergleiche "Mitteilungen- für die Presse", Die deutschen Seefrachtenindices im Oktober 1969, Herausgeber: Der Bundesminister für Verkehr, Hamburg 12.11.1969.

führte zu einem Nachfragerückgang auf den Seechartermärkten und verstärkte die ohnehin depressive Marktlage.¹⁾

Aus Abbildung 10 ist ersichtlich, daß nach einer DM-Aufwertung - in der beschriebenen Situation - die für die deutschen Reeder erzielbaren Dollar-Raten geringfügig steigen, die Transportleistungen zurückgehen und der in Dollar gemessene Umsatz abnimmt.

Der geringe Anstieg der erzielbaren Dollar-Raten ist durch die nicht vollständige Elastizität der Nachfrage, oder besser: durch das Wirksamwerden von Präferenzen zugunsten des deutschen Angebots, bedingt. Aber auch die (geringfügige) Verbesserung des Ratenniveaus in der Trampschiffahrt schlechthin trägt zum Anstieg der für die deutschen Reeder erzielbaren Dollar-Raten bei.²⁾ Der Rückgang des Tonnageangebots ist im wesentlichen nur durch Auflegung, Verkauf oder Abwrackung von Tonnage möglich, wobei als kurzfristige Anpassungsmaßnahme die Auflegung eines Schiffes im Vordergrund der einzelwirtschaftlichen Überlegungen der Reeder steht.

Daß ein "Zwang" zur Auflegung in der beschriebenen Situation verstärkt eintreten wird, ist leicht ersichtlich. Vor der DM-Aufwertung führten in der Ratendepression die

1) Vergleiche "Mitteilungen für die Presse", Die Deutschen Seefrachtenindices im August 1971, Herausgeber: Der Bundesminister für Verkehr, Hamburg 15.9.1971.

2) Mit der geringfügigen Verbesserung der Ratensituation in der Trampschiffahrt wurde auch die Verschiebung der Nachfragekurve nach deutscher Tramp-tonnage begründet.

den Dollar-Raten entsprechenden DM-Raten schon in einem größeren Umfang zur Auflegung von Schiffen. Nach der Aufwertung entspricht der erzielbaren Dollar-Rate ein noch geringerer DM-Gegenwert, so daß nach reinen Gewinn- und Verlustüberlegungen die Auflegung weiterer Schiffe angebracht ist. Dieser Entwicklung wirken tendenziell die mit der Aufwertung verbundenen DM-Kosteneinsparungen entgegen. So fällt ein nicht unerheblicher Teil der Hafen-, Lade-, Lösch-, Treibstoff-, Reparatur- und Proviantkosten in Devisen an.¹⁾ Die dem Devisenanteil dieser Kosten nach einer Aufwertung entsprechenden geringeren DM-Ausgaben kompensieren teilweise die auf die Dollar-Raten bezogenen geringeren DM-Einnahmen der Reeder. Nach Gewinn- und Verlustüberlegungen vorgenommene Auflegungen werden somit nicht in einem Umfang erfolgen, wie sie von den aufwertungsbedingten Senkungen der den Dollar-Raten entsprechenden DM-Raten her zu erwarten wären. Diese Feststellung ist besonders wichtig, da sie von einigen Branchenvertretern oft übersehen wird. Man weist lediglich auf die sich aus einer Aufwertung ergebende Minderung der den Dollar-Raten entsprechenden DM-Raten hin, vergißt aber zu erwähnen, daß mit einer DM-Aufwertung auch größere DM-Kosteneinsparungen der Reeder einhergehen.²⁾ Zudem bleibt zu berücksichtigen, daß nach einer DM-Aufwertung die für die deutschen Reeder erzielbaren Dollar-Raten tendenziell geringfügig steigen.

1) Siehe S. 1 ff.

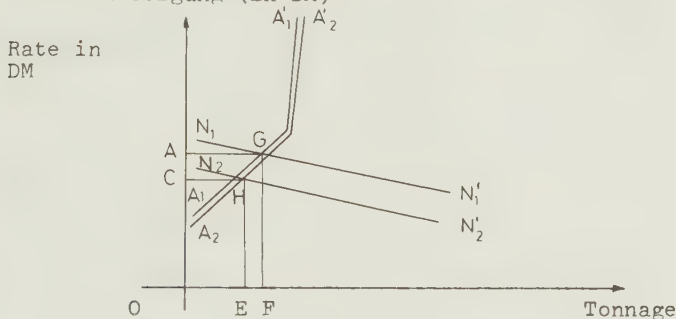
2) Bestenfalls werden in den Berechnungen die Devisenausgaben für Charterung fremden Schiffsraums und für Hafendienste berücksichtigt.

Aber auch ein anderes aus dem Diagramm abzulesendes Ergebnis soll noch festgehalten werden. In der Diskussion über die aufwertungsbedingten DM-Erlöseinbußen der Seeschiffahrt wird von dem zuletzt am Markt erzielten Dollarumsatz ausgegangen, und die diesem Dollarumsatz vor und nach der DM-Aufwertung entsprechenden DM-Einnahmesummen werden als aufwertungsbedingter DM-Einnahmeausfall bezeichnet. Schaubild 10 macht nun deutlich, daß eine derartige Berechnung der aufwertungsbedingten DM-Einnahmeeinbußen der Seeschiffahrt - zumindest für eine Aufwertung, die zeitlich in die Phase einer Ratendepression fällt - falsch ist. Nach einer Aufwertung werden von den deutschen Reedern in der beschriebenen Situation in vermehrtem Umfang Schiffe aufgelegt, da die Zahl der Schiffe, deren Kosten durch die Raten nicht mehr gedeckt sind, zunimmt. Können auch durch einen geringen Ratenanstieg die sich aus den verminderten Seetransportleistungen ergebenden geringen Dollarumsätze teilweise kompensiert werden, ist doch ein aufwertungsbedingter Gesamtrückgang der Dollareinnahmen zu verzeichnen. Im Schaubild ergibt sich der Rückgang des Dollarumsatzes aus der Differenz zwischen den Rechtecken ODEB und OCFA. Diese Dollar-Erlöseinbußen sind bei der Berechnung der aufwertungsbedingten DM-Einnahmenminderung notwendigerweise mit zu berücksichtigen. Nur ein Vergleich der DM-Einnahmen, die den aufwertungsbedingt verminderten Dollarerlösen entsprechen, mit dem vor der Aufwertung erzielten DM-Umsatz läßt einen richtigen Schluß über die aufwertungsbedingten DM-Erlöseinbußen zu. Dies wird besonders deutlich, wenn man anstelle der

Dollar-Betrachtung eine DM-Betrachtung setzt.

2. Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls größer als Aufwertungsprozentsatz

Abb. 11: Aufwertung und Trampschiffahrt bei Unterbeschäftigung (in DM)



In Abbildung 11 ist das deutsche Tramptonnageangebot (A_1A_1') und die Nachfrage nach deutschen Trampschiffahrtsleistungen (N_1N_1') in Abhängigkeit vom DM-Ratenniveau eingezeichnet. Nach der Aufwertung verschiebt sich die Angebotskurve durch aufwertungsbedingte Kosteneinsparungen tendenziell nach unten. Da das Angebot eine Funktion des DM-Preises ist, ergibt sich keine aufwertungsbedingte Verschiebung der deutschen Angebotskurve - obwohl die Reeder nunmehr für jeden erhaltenen Dollar einen geringeren DM-Gegenwert erhalten - von der Erlösseite her. Entscheidend ist die Zuordnung des Angebots zur DM-Rate, gleichgültig ob der Dollar-Wert der DM-Rate nach einer Paritätsänderung größer oder kleiner geworden ist.¹⁾

1) Siehe hierzu die für das Exportangebot schlechthin getroffenen Aussagen bei K. Rose, a.a.O., S. 54.

Die Nachfragekurve nach deutscher Tramptonnage verschiebt sich nach der DM-Aufwertung nach unten. (N_2N_2'). Das Ausmaß der Verschiebung wird in diesem Fall durch die Höhe der aufwertungsbedingten DM-Ratenniveausenkung in der Trampschiffahrt schlechthin bestimmt. Es ist davon auszugehen, daß das Ratenniveau in DM nach einer DM-Aufwertung in der Trampschiffahrt fast in Höhe des Aufwertungssatzes sinkt: Bei DM-Betrachtung verschiebt sich die Kurve des ausländischen Tramptonnageangebots in Höhe des Aufwertungssatzes nach unten, die auf den DM-Preis bezogene ausländische Tramptonnagenachfrage vermindert sich um den Aufwertungssatz. Die Kurve des deutschen Tramptonnageangebots und der deutschen Tramptonnagenachfrage bleibt bei DM-Betrachtung - bis auf eine Ausdehnung des Angebots durch aufwertungsbedingte Kosteneinsparungen - unverändert. Da der Anteil des deutschen Angebots am Gesamtangebot und der Anteil der deutschen Nachfrage an der Gesamtnachfrage - wie bereits erwähnt - sich nahezu entsprechen und ausgesprochen gering sind, kann unterstellt werden, daß bei weitgehend gleichbleibenden Transportleistungen das DM-Ratenniveau in der Trampschiffahrt fast in Höhe des Aufwertungssatzes sinkt. Die Nachfragekurve nach deutscher Tramptonnage ist in Höhe dieser DM-Ratenniveausenkung nach unten zu verschieben. Diesem Tatbestand wurde in der Zeichnung Rechnung getragen.

Aus Abbildung 11 ist ersichtlich, daß nach einer DM-Aufwertung die für die deutschen Reeder erzielbaren DM-Raten und DM-Einnahmen sinken; ihre auf den Seechartermärkten

umgesetzte Transportleistung geht zurück. Die aufwertungsbedingten DM-Mindereinnahmen der Reeder ergeben sich in der Graphik aus der Differenz zwischen den Rechtecken AOGF und CHEO.

Die DM-Betrachtung läßt besonders deutlich erkennen, daß es nicht ausreicht, den DM-Einnahmenverlust der deutschen Trampreeder nur durch ein aufwertungsbedingtes Sinken der DM-Raten zu erklären. Die DM-Erlöseinbußen sind in der Phase einer Ratendepression sowohl durch aufwertungsbedingte DM-Ratensenkungen als auch durch eine vermehrte Auflegung von Schiffen und damit einem Rückgang der Transportleistungen bedingt. Da die DM-Raten fast in Höhe des Aufwertungssatzes sinken und geringe Ratensenkungen - in der beschriebenen Situation - schon ausreichen, daß Schiffe in einem größeren Umfang aufgelegt werden, muß davon ausgegangen werden, daß der Prozentsatz des DM-Einnahmeausfalls größer ist als der Aufwertungsprozentsatz.

Der Umfang der Auflegung und damit der Rückgang der Transportleistungen würde noch vermehrt werden, wenn

1. nicht aufwertungsbedingte Kosteneinsparungen die geringeren DM-Einnahmen teilweise kompensieren würden (leichte Verschiebung der Angebotskurve nach unten),
2. nicht die deutschen Reeder und Befrachter durch ihr - bezogen auf die DM-Rate - fast gleichbleibendes Angebot¹⁾ und die gleichbleibende Nachfrage einer Preissenkung in der Trampschifffahrt in Höhe des Aufwertungssatzes entgegen wirken würden, die

1) Die unter Punkt 1 erwähnte Verschiebung der Angebotskurve nach unten ist - wie ausgeführt - ausgesprochen gering.

Nach-

fragekurve nach deutscher Tramptonnage verschiebt sich somit nicht ganz in Höhe des Aufwertungssatzes nach unten),

3. kein - wenn auch noch so geringer - monopolistischer Preiserhöhungsspielraum der Reeder bestünde (nicht vollständig elastische Nachfrage),
4. das in dem Verlauf der Angebotskurve bereits ihren Niederschlag gefundene Verhalten der Reeder - eine Auflegung nicht nur nach reinem Gewinn- und Ver-lustüberlegungen vorzunehmen - weniger stark ausgeprägt wäre.

Gerade das unter Punkt vier erwähnte Verhalten der Reeder ist vielfach nach einer Aufwertung von besonders großer Bedeutung. In der Hoffnung auf Zahlungen des Staates zum Ausgleich der DM-Einnahmeneinbußen wird eine Auflegung oft über einen kaum noch zu vertretenden Zeitraum hinausgezögert. Erst wenn feststeht, daß Zahlungen des Staates in naher Zukunft nicht in Aussicht stehen und/oder der Verlust durch den weiteren Einsatz der unter kostendeckenden Raten fahrenden Schiffe so groß ist, daß sich eine ernste Gefährdung der Existenz der Reederei ergibt, entschließen sich viele Reeder zur Auflegung der Schiffe.

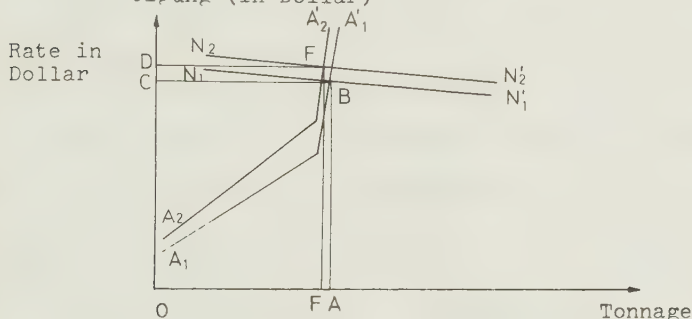
III. Die Auswirkungen bei hohem Ratenniveau

1. Unveränderter Umsatz in Dollar

Ist die Tramplotte voll eingesetzt, lassen die technischen Beschränkungen einer Angebotserweiterung ein elastisches Verhalten der Reeder auf Nachfragesteigerungen nicht zu. Geringe Zuwächse des Nachfragevolumens führen unter

diesen Umständen zu erheblichen Ratenausschlägen auf dem Seechartermarkt. Die hier beschriebene Situation ist in Abbildung 12 wiedergegeben. Die Nachfragekurve nach deutscher Tramptonnage schneidet in diesem Falle die deutsche Angebotskurve im relativ unelastischen Bereich.

Abb. 12: Aufwertung und Trampschiffahrt bei Vollbeschäftigung (in Dollar)



Erfolgt eine DM-Aufwertung, verschiebt sich die deutsche Angebotskurve (A_1A_1') - bei Dollar-Betrachtung - aus den bereits bekannten Gründen nach oben (A_2A_2'). Dem Dollarpreis der angebotenen Seetransportleistung entspricht nach der Aufwertung ein geringerer DM-Preis, so daß von den deutschen Reedern bei gegebenem Dollar-Preis eine geringere Tonnagemenge angeboten wird. Allerdings verschiebt sich die deutsche Angebotskurve nicht in Höhe des Aufwertungssatzes nach oben, da aufwertungsbedingte Kosteneinsparungen der Angebotseinschränkung entgegenwirken. Der absolut gesehen geringere Rückgang des Tonnageangebots bei hohen, gewinnbringenden Frachtraten¹⁾ im Vergleich

1) Bei Frachtraten nach Vollbeschäftigung der Trampflotte.

zu niedrigen Frachtraten ist wie folgt zu erklären:
Die vor der Aufwertung auf dem Seechartermarkt erzielbare Dollarrate und der ihr entsprechende DM-Gegenwert ist so hoch, daß die Trampreeder in größerem Ausmaß Gewinne erzielen. Nach der Aufwertung entspricht dem Dollar zwar ein geringerer DM-Gegenwert, dieser DM-Gegenwert des Dollars garantiert aber immer noch DM-Einnahmen, die einem weiteren Einsatz der Schiffe ohne Verluste ermöglichen. Die Reeder werden lediglich die Fahrtgeschwindigkeiten reduzieren oder ähnliche - aufs Ganze gesehen - geringfügige Anpassungsmaßnahmen vorsehen. Erst bei hohen Aufwertungsraten ist es in der beschriebenen Situation denkbar, daß die den Dollarraten entsprechenden DM-Raten in der Trampschiffahrt zu "roten Zahlen" und damit zur Auflegung von Schiffen führen. Es sollte hierbei aber auch nicht übersehen werden, daß mit höheren Aufwertungsraten gleichzeitig höhere aufwertungsbedingte DM-Kosteneinsparungen einhergehen, die die den Dollarraten entsprechenden geringeren DM-Gegenwerte teilweise kompensieren.

Die Nachfragekurve nach deutscher Tramptonnage verschiebt sich bei Dollar-Betrachtung geringfügig nach oben. Diese leichte Verschiebung nach oben ergibt sich aus der tendenziell verbesserten Ratensituation in der Trampfahrt schlechthin. Der geringe Anstieg des Dollarratenniveaus in der Trampfahrt ist durch die auf die Dollar-Rate bezogene größere deutsche Tonnagenachfrage und den - auf die Dollarrate bezogenen - Rückgang des deutschen Tonnageangebots bedingt.

Aus Abbildung 12 läßt sich ablesen, daß nach einer DM-Aufwertung die von den deutschen Trampreedern erbrachte Seetransportleistung geringfügig abnimmt und die erzielbaren Dollarraten tendenziell steigen. Ob die Dollar-Einnahmen der Reeder steigen, sinken oder konstant bleiben, läßt sich kaum mit einem hinreichenden Maß an Sicherheit bestimmen. Um eine derartige Aussage treffen zu können, wäre - in der beschriebenen Situation - unter anderem eine genaue Berechnung der Preiselastizitätskoeffizienten des Angebots und der Nachfrage notwendig.¹⁾ Da sich aber mit einiger Sicherheit festhalten läßt, daß eine aufwertungsbedingte Veränderung der Dollareinnahmen der deutschen Trampreeder - falls sie in der beschriebenen Situation überhaupt eintritt - ein ausgesprochen geringes Ausmaß haben wird, kann - ohne daß das Ergebnis allzu ungenau wird - ein nahezu gleichbleibender Dollarumsatz der deutschen Reeder unterstellt werden.

An dieser Stelle sei noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen, daß dieses Ergebnis nur für die deutsche Trampschiffahrt schlechthin Gültigkeit haben kann. Für die einzelne Trampreederei sind mehr oder minder große Abweichungen von dieser Tendenzaussage denkbar. Ist die angebotene Seetransportleistung zum Beispiel so stark individualisiert, daß der Reeder als Alleinanbieter auf dem Seechartermarkt tätig wird, kann davon ausgegangen werden, daß es ihm gelingt, durch höhere Dollarpreise den geringeren DM-Gegenwert des Dollars zu kompensieren. Nähert sich

1) Eine Berechnung derartiger Elastizitätskoeffizienten dürfte allein schon wegen fehlender Daten unmöglich sein.

hingegen die angebotene Seetransportleistung in ihren Eigenschaften dem Konkurrenzangebot, so ist der Reeder preispolitisch gebunden.¹⁾ In diesem Falle wird es ihm kaum möglich sein, Dollar-Raten, die über das Ratenniveau des Konkurrenzangebots hinausgehen, durchzusetzen. Allerdings darf hieraus nicht geschlossen werden, daß es den Reedern nach einer DM-Aufwertung schlechthin unmöglich sein wird, höhere Dollar-Frachtraten zu erzielen. Sie haben zumindest die Möglichkeit, geringfügige Ratensteigerungen in Höhe der aufwertungsbedingten Erhöhung des allgemeinen Ratenniveaus vorzunehmen.

Es ist ersichtlich, daß in der Phase einer guten Marktlage der Trampfahrt das vom Verband Deutscher Reeder angewandte Verfahren zur Berechnung der DM-Aufwertungseinbußen der Seeschifffahrt²⁾ weitgehend der Realität entspricht. Indem die Dollarerlöse der deutschen Trampreeder nach einer Aufwertung nahezu unverändert bleiben, kann ohne größere Bedenken der zuletzt am Markt erzielte Dollarumsatz als Bezugsgröße für die Berechnung der DM-Erlöse einbußen herangezogen werden. Zu berücksichtigen bleibt, daß in den Berechnungen des Reederverbandes die DM-Kosteneinsparungen der Seeschifffahrtsbetriebe außer Ansatz bleiben.³⁾ In der hier angestellten Betrachtung waren die aufwertungsbedingten DM-Kosteneinsparungen eine nicht unwe-

1) Siehe S. 59 f.

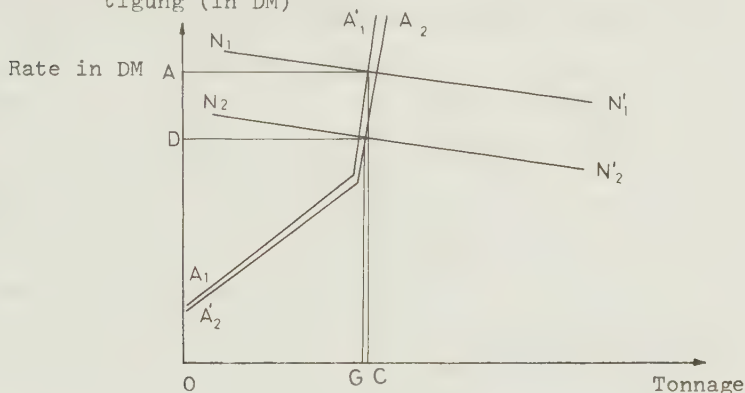
2) Genauer: der Trampfahrt.

3) Ausnahmen: siehe S. 81, Fußnote 2.

sentliche Komponente, die verhinderte, daß das Tonnageangebot - bei gegebener Dollar-Rate - in Höhe des Aufwertungssatzes eingeschränkt wurde.

2. Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls gleich Aufwertungsprozentsatz

Abb. 13: Aufwertung und Trampschiffahrt bei Vollbeschäftigung (in DM)



Ohne noch einmal auf alle Einzelheiten der Graphik näher einzugehen, lassen sich bei DM-Betrachtung folgende Aufwertungsfolgen festhalten. Erfolgt eine DM-Aufwertung in der Phase einer sehr guten Beschäftigungs- und Gewinnlage der Trampfahrt, sinken die von dem Reeder erzielbaren DM-Raten, die realisierte Verkehrsleistung geht zurück. Im Gegensatz zur DM-Aufwertung bei gleichzeitiger Annahme einer Ratendepression ist der Rückgang des realisierten Tonnageangebots nur geringfügig. Die nach der Aufwertung erzielbaren DM-Raten garantieren den deutschen Reedern immer noch DM-Einnahmen, die einen nahezu gleichbleibenden Tonnageeinsatz gerechtfertigt erscheinen lassen.

Außerdem wirken - wie allerdings auch bei niedrigerem Ratenniveau - aufwertungsbedingte Kosteneinsparungen der Einschränkung des Tonnageangebots entgegen. Da Präferenzen zugunsten der deutschen Reeder nur in einem geringen Ausmaß bestehen, sinkt der für die deutschen Reeder nach einer DM-Aufwertung erzielbare DM-Preis fast in Höhe der DM-Ratensenkung in der Trampschiffahrt schlechthin.¹⁾

Bei genauer Kenntnis des Ausmaßes des aufwertungsbedingten Rückgangs der erzielbaren DM-Raten und des Rückgangs des Tonnageumsatzes ließe sich ein eindeutiges Ergebnis über das Verhältnis des Aufwertungssatzes zum Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls treffen. Ohne allzu ungenau zu werden, kann aber unterstellt werden, daß beide Prozentsätze sich weitgehend entsprechen, beziehungsweise nur geringfügig voneinander abweichen werden. Ist der Aufwertungssatz allerdings so hoch, daß die nach einer Aufwertung von den deutschen Reedern erzielbaren DM-Raten keine Deckung der Kosten mehr garantieren und sogar Schiffe aufgelegt werden, muß von einem Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls ausgegangen werden, der den Aufwertungsprozentsatz übertrifft.

Es wurde bereits festgestellt, daß die erarbeiteten Ergebnisse nur Tendenzen aufzeigen können, die für die deutsche Trampschiffahrt schlechthin Gültigkeit haben. Reagiert zum Beispiel ein Reeder - bei guter Marktlage - auf

1) Die DM-Ratensenkung in der Trampfahrt entsprach in ihrem Ausmaß fast der Höhe des Aufwertungssatzes.

die aufwertungsbedingten DM-Ratensenkungen mit keiner Angebotseinschränkung - die Angebotskurve verläuft im relevanten Bereich parallel zur Ordinate - wird der Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls wahrscheinlich geringfügig kleiner als der Aufwertungsprozentsatz sein.¹⁾ Unterstellt man hingegen ein preiselastischeres Verhalten des Reeders, wird wahrscheinlich der Prozentsatz des Einnahmenausfalls den Aufwertungsprozentsatz übertreffen.

C Auswirkungen einer Aufwertung auf die Linienschiffahrt

In der Linienschiffahrt werden die Tarifraten von den Konferenzen fast ausschließlich in ausländischen Währungen, insbesondere in US-Dollar oder Pfund-Sterling festgesetzt. Ausnahmen von dieser Regel - durch Festsetzung der Tarifraten in DM - ergeben sich zum Beispiel für die Brazil/Europe/Brazil-Freight Conference, die La Plata-Conference und teilweise den Englandverkehr. Um den Regelfall zu erfassen, werden im folgenden vornehmlich die Wirkungen einer Aufwertung auf diejenigen Schiffahrtsbetriebe, die an den Konferenzen mit Dollar-Fakturierung beteiligt sind, erfaßt. Eine Betrachtung in Dollar gibt allerdings keinen direkten Aufschluß über die aufwertungsbedingten DM-Einnahmeneinbußen der deutschen Reeder. Es empfiehlt sich daher - trotz Festsetzung der Raten in

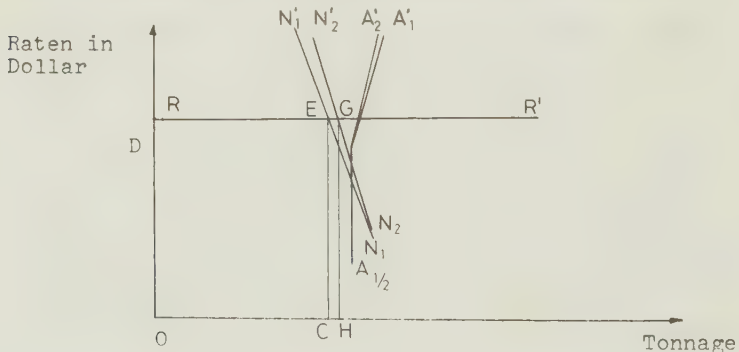
1) In diesem Fall sinken bei konstanten Transportleistungen lediglich die für den Reeder erzielbaren DM-Raten in Höhe der DM-Ratensenkung in der Transoschiffahrt schlechthin.

Dollar -, neben der Dollarbetrachtung auch eine DM-Betrachtung der Aufwertungsfolgen vorzunehmen. Nur eine DM-Betrachtung der Auswirkungen einer Aufwertung auf die deutsche Seeschifffahrt zeigt die für die Studie bedeutsamen Veränderungen der Preise und Einnahmen in DM.

Zum Abschluß dieses Abschnitts werden der Vollständigkeit halber noch einige Besonderheiten, die sich für die an den Konferenzen mit DM-Fakturierung beteiligten Liniennreeder ergeben, besprochen.

I. Zunahme des Umsatzes in Dollar durch Nachfragesteigerung

Abb. 14: Aufwertung und Linienschifffahrt (in Dollar)



Auf der Abszisse ist das Tonnageangebot, beziehungsweise die Tonnagenachfrage, auf der Ordinate das Ratenniveau in Dollar abgetragen. Die Gerade AA' stellt das deutsche Angebot an Linientonnage als Funktion der Dollarpreise (-raten) dar, die Gerade RR' spiegelt die durch die jeweilige Konferenz fixierten Tarifraten wider. Die Kurve N_1N_1' bringt die bei alternativen Tarifraten auf die deutschen

Reeder entfallenden Nachfragemengen zum Ausdruck, das Viereck ODEC somit den für die deutschen Linienreeder - bei diesem Ratenniveau - erzielbaren Dollarumsatz. Bevor wir auf die Auswirkungen einer Aufwertung auf die Linienschifffahrt näher eingehen, sei noch einmal, zum besseren Verständnis - die Unelastizität des Angebots näher erläutert. Die Angebotspläne der deutschen Linienreeder richten sich - unter sonst gleichen Bedingungen - ausschließlich nach dem DM-Wert der entsprechenden Dollar-Tarifraten. Sinkt das Ratenniveau in DM - zum Beispiel durch eine Aufwertung der DM - unter dasjenige Ratenniveau, bei dem das Leistungsangebot auf die Mindestabfuhrdichte vermindert worden ist, wäre es zwar für die Linienreeder technisch ohne größere Schwierigkeiten möglich, das Angebot einzuschränken - zum Beispiel durch Auflegung von Schiffen. Ökonomisch wäre dieses Verhalten aber nicht vertretbar. Die Angebotseinschränkung würde zu einer starken Einschränkung ihrer Marktstellung und zu einer Entwertung erheblicher Investitionen führen. Soll eine nachhaltige Schwächung der Marktstellung vermieden werden, muß selbst dann weitergefahren werden, wenn bei kurzfristiger Betrachtung die Angebotseinschränkung vernünftig wäre. Weil diese Zielsetzung bei Linienreedern dominiert, kommt für sie die Angebotseinschränkung nach Erreichen der Mindestabfuhrdichte praktisch nicht in Betracht.

Verbessert sich die Marktlage, ist eine Angebotsanpassung mittels Reservetonnage, durch Überführung von Trampschiffen

in den Linienverkehr und durch Erhöhung der Einsatzzeit der Schiffe möglich. Verbessert sich allerdings die Marktlage im Linien- und gleichzeitig im Trampverkehr, kann die Angebotsanpassung mittels Reservetonnage und durch Überführung von Trampschiffen in den Linienverkehr uninteressant sein. Die Vergrößerung des Tonnageangebots bleibt dann unter Umständen im wesentlichen auf die Erhöhung der Einsatzzeit der Linienschiffe beschränkt.

Aus den Ausführungen wird deutlich, daß sich die Angebotskurve - trotz geringerem DM-Gegenwert der Dollar-Raten - nicht oder nur geringfügig ändert. Der vertikale Bereich der Angebotskurve bleibt in der Graphik unverändert, da eine Aufwärtsverschiebung einer genau senkrecht verlaufenden Kurve bedeutet, daß sich die Kurve "in sich verschiebt". Hinzu kommt die Nachfrage nach Linientonnage und damit auch der Auslastungsgrad der deutschen Linientonnage zu. Den Dollar-Raten entsprechen nach einer DM-Aufwertung für die deutschen Nachfrager geringere DM-Ausgaben, so daß die auf die Dollar-Rate bezogene Tonnagenachfrage steigt. Aus der Graphik ergibt sich der aus der Nachfrigesteigerung resultierende Dollareinnahmenezuwachs, der auf die deutschen Reeder entfällt, aus der Differenz zwischen den Rechtecken ODGH und OECD. Jedoch sollte dieser Nachfragezuwachs nicht überbewertet werden. Die Nachfrage nach konferenzgebundener Linientonnage wurde als relativ preisunelastisch bezeichnet. Für die Teilnachfrage nach deutscher konferenzgebundener Linientonnage war - immer unter der An-

nahme einheitlicher Raten der Konferenzmitglieder - eine noch geringere Preiselastizität zu unterstellen. Die durch die aufwertungsbedingten geringeren DM-Transportkosten bewirkte Zunahme der Tonnagenachfrage deutscher Befrachter, die auf die deutschen Reedereien entfällt, wird deshalb ausgesprochen gering sein. Zu berücksichtigen ist auch hier, daß die getroffenen Aussagen nur für die gesamte deutsche Linienschifffahrt schlechthin gelten. Ist ein Linienreeder zum Beispiel Mitglied einer Konferenz, deren Einzugsgebiet keine deutschen Nachfrager umfaßt, wird sich auch nicht eine noch so geringfügige aufwertungsbedingte Nachfragesteigerung feststellen lassen. Hingegen wird ein Linienreeder, dessen Vertragspartner vornehmlich deutsche Befrachter sind, auf die beschriebenen geringfügigen Nachfragesteigerungen im verstärkten Maße hoffen können.¹⁾

Fast alle Schifffahrtskonferenzen haben inzwischen eine Währungsklausel in ihre Bedingungen aufgenommen - die sogenannte "Tariff Contingencies Clause" - die es ihnen ermöglicht, bei einer Änderung der Währungsparitäten die Raten ohne vorherige Ankündigung heraufzusetzen oder einen Zuschlag (surcharge) zu erheben. Dies kann aber nur geschehen, wenn alle Konferenzmitglieder zustimmen. Durch die Erhebung eines derartigen Währungszuschlags könnten die DM-Mindereinnahmen der deutschen Reeder teilweise

1) Im ausgehenden Verkehr der verschiedenen Erdteile betätigten sich 1970 etwa 370 Konferenzen. An 119 ist die deutsche Linienschifffahrt beteiligt, wobei ihr Anteil bei etwa 30 Konferenzen im Trade Europa/Amerika am höchsten liegt.

kompensiert werden. Da die Währungsklausel nach der DM-Aufwertung im Herbst 1969 nur in einigen Fällen angewendet wurde,¹⁾ kann vermutet werden, daß der Einfluß der deutschen Reeder in den Schiffahrtskonferenzen nicht besonders groß ist. Hiergegen kann auch nicht eingewandt werden, daß die aktuelle und/oder potentielle Konkurrenz der Außenseiter und Trampschiffahrt sowie etwaige Einwände der Abladerverbände die Konferenzen von einem derartigen Beschluß Abstand nehmen ließ. Dieser mögliche Einwand wird durch die tatsächlichen Geschehnisse im Herbst 1971 widerlegt, als von den Konferenzen Währungszuschläge auf "breiter Front" eingeführt wurden, die in einigen Ländern auch real zu einer Erhöhung der Frachtkosten führte.²⁾³⁾

Abschließend läßt sich als Ergebnis der Untersuchung festhalten, daß die deutschen Linienreeder die aufwertungsbedingten Ratensenkungen normalerweise weder durch Währungszuschläge auf die Dollartarifraten noch durch eine größere Tonnageauslastung in einem nennenswerten Umfang kompensieren können. Der Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls ist regelmäßig nur unwesentlich kleiner als der Aufwertungsprozentsatz. Dies geht aus der sich anschließenden Betrachtung in DM eindeutig hervor.

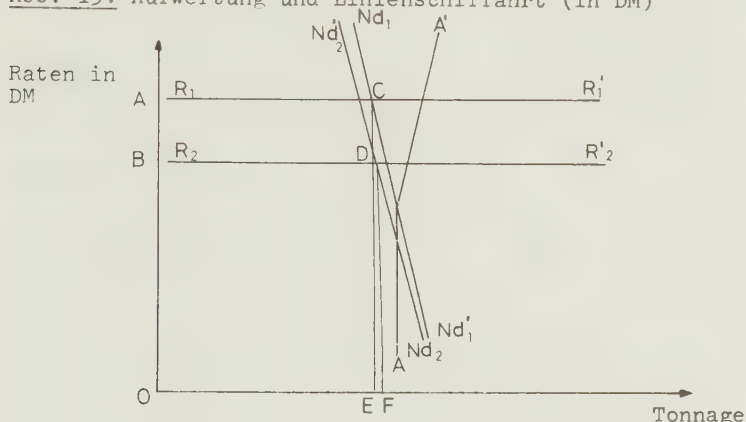
1) So zum Beispiel die Pfund-Sterling-Raten im England-Verkehr.

2) Das Ansteigen der Dollar-Frachtraten führte in der Regel nur nominal zu einer Transportkostenerhöhung, da der erhöhte Frachtaufwand durch das Floating der Wechselkurse der bedeutenden Währungen gegenüber dem Dollar ausgeglichen wurde.

3) Zu dem durch die Ratenerhöhungen ermöglichten Ausgleich der Aufwertungsverluste siehe S. 136 f.

II. Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls kleiner als Aufwertungsprozentsatz

Abb. 15: Aufwertung und Linien-schiffahrt (in DM)



In Abbildung 15 ist auf der Ordinate das Rateniveau in DM und auf der Abszisse die Tonnagenachfrage beziehungsweise das Tonnageangebot abgetragen. Die Gerade R_1R_1' gibt den DM-Gegenwert der von den Konferenzen fixierten Dollartarifraten wieder. Erfolgt eine DM-Aufwertung, verschiebt sich die Gerade in Höhe des Aufwertungssatzes nach unten (R_2R_2'). Der Dollarrate entspricht nach der Aufwertung ein in Höhe des Aufwertungssatzes verminderter DM-Gegenwert.

Die Nachfragekurve nach deutscher Linientonnage - als Funktion der Tarife in DM im Schaubild eingezeichnet - verschiebt sich nach der Aufwertung nach unten ($N_{d2}N'_{d2}$). Eine Aufwertung bedeutet nämlich, daß die Ausländer für die DM mehr Dollar hinzugeben haben, so daß die auf die DM-Rate bezogene Tonnagenachfrage kleiner wird. Im Gegensatz zu

unseren allgemeinen Ausführungen wird das Ausmaß der Verschiebung nun nicht allein durch den Kursänderungssatz bestimmt, da der in der Kurve enthaltene Anteil der deutschen Nachfrager zu berücksichtigen ist. Die deutschen Spediteure, Befrachter et cetera treffen ihre Nachfrageentscheidungen in Abhängigkeit von den DM-Raten. Obwohl sie für jeden Dollar nunmehr einen geringeren DM-Gegenwert zu entrichten haben, bleibt ihre Nachfragekurve unverändert, da die Nachfrage eine Funktion des DM-Preises ist. Was als Folge der Aufwertung denkbar ist, sind Bewegungen auf der Kurve, aber keine Verschiebung der Kurve. Aus unseren Überlegungen läßt sich festhalten, daß sich die Nachfragekurve nach deutscher Linientonnage in einem geringeren Ausmaß nach unten verschieben wird als es dem Aufwertungssatz entspricht.

Allerdings dürfte diese Minderung der Abwärtsverschiebung ausgesprochen gering sein, da der Anteil der deutschen Nachfrage an der Gesamtnachfrage nach konferenzgebundener Linientonnage als nicht allzu groß zu bezeichnen ist. Zu berücksichtigen bleibt aber auch hier - wie bereits ausgeführt -, daß sich Abweichungen von dieser Aussage in mehr oder minder großem Ausmaß von Konferenz zu Konferenz ergeben können.

Aus Abbildung 15 läßt sich nun besonders deutlich erkennen, daß nach einer DM-Aufwertung die Linienreeder Raten in DM erzielen, die in Höhe des Aufwertungssatzes gesunken sind; hingegen nimmt die Tonnagenachfrage geringfügig zu. Der Prozentsatz des DM-Einnahmeausfalls entspricht nicht dem

Aufwertungsprozentsatz, sondern ist - wenn auch in einem noch so geringen Ausmaß - kleiner als der Aufwertungssatz. Würden nur ausländische Befrachter Linientonnage nachfragen, wäre - bei gleichbleibendem Tonnageumsatz - der Prozentsatz des DM-Einnahmefalls gleich dem Aufwertungssatz. Da die Nachfrage nach konferenzgebundener Linientonnage als relativ preisunelastisch bezeichnet wurde, muß selbst dann mit einem aufwertungsbedingten DM-Einnahmefall der deutschen Reeder gerechnet werden, wenn ausschließlich deutsche Nachfrager als Befrachter auftreten. Die aufwertungsbedingten erhöhten Transportleistungen können den aufwertungsbedingten Rückgang der Tarifraten - in DM - nicht kompensieren.

Bisher wurden lediglich die Auswirkungen einer DM-Aufwertung auf die deutsche Linienschiffahrt untersucht, die Auswirkungen einer DM-Aufwertung auf ausländische Linienreeder blieben unberücksichtigt. Um Aussagen über eine aufwertungsbedingte Verschlechterung der Wettbewerbslage der deutschen Reeder treffen zu können, ist aber nicht allein die Tatsache eines aufwertungsbedingten DM-Einnahmefalls der deutschen Linienreeder von Bedeutung, sondern es ist gleichzeitig eine eventuell sich ergebende aufwertungsbedingte Einnahmenänderung der ausländischen Reeder in die Betrachtung einzubeziehen. Führt zum Beispiel eine DM-Aufwertung für die ausländischen Reeder nach der Aufwertung zu einem Einnahmefall in Dollar, der in seiner Höhe dem Prozentsatz des DM-Einnahmefalls der deutschen Reeder entspricht, könnte - zumindest

von der Erlösseite her - auf keine aufwertungsbedingte Wettbewerbsbenachteiligung der deutschen Reeder geschlossen werden. In der Realität ist im Gegensatz zu unserem Beispiel jedoch davon auszugehen, daß sich die Erlössituation der ausländischen Reeder in Dollar - wenn auch nur geringfügig - verbessert. Die ausländischen Linienreeder partizipieren als Konferenzmitglieder gleichermaßen wie die deutschen Linienreeder von der auf die Raten in Dollar bezogenen größeren Nachfrage der deutschen Befrachter. Es kann somit festgestellt werden, daß die deutschen Linienreeder durch eine DM-Aufwertung nicht nur in Form aufwertungsbedingter DM-Erlöseinbußen gegenüber den ausländischen Linienreedern benachteiligt werden, die DM-Aufwertung führt ferner zu einer leicht verbesserten Einnahmesituation der ausländischen Reeder. Einschränkung bleibt zu bemerken, daß wahrscheinlich aufwertungsbedingte DM-Kosteneinsparungen der deutschen Reeder gegenüber größeren Dollar-Ausgaben der ausländischen Reeder - soweit sie mit ihren Schiffen Deutschland anlaufen - der beschriebenen aufwertungsbedingten Benachteiligung der deutschen Reeder tendenziell entgegenwirken.

III. Senkungen der Raten in Konferenzen mit DM-Ratenfixierung

Ist die Tarifraten nicht in Dollar, sondern in DM fixiert, führt eine Aufwertung zu einer Verteuerung der Frachtraten für ausländische Nachfrager. Sie haben jetzt für die DM einen höheren Gegenwert in heimischer Währung zu entrichten, so daß sie bei gegebener DM-Tarifraten eine

geringere Nachfrage nach Linientonnage entfalten, der DM-Umsatz der Linienreeder geht somit zurück. Zu berücksichtigen ist auch hier, daß sich die DM-Mindereinnahmen für die deutschen Linienreeder von Konferenz zu Konferenz in unterschiedlichem Ausmaß bemerkbar machen. So dürfte der Nachfrageausfall im Verkehr mit Großbritannien ein wesentlich geringeres Ausmaß annehmen als im ausgehenden Verkehr Brasiliens, wo ausschließlich ausländische Nachfrager auftreten.¹⁾

Da nur von einigen Konferenzen DM-Tarifraten festgesetzt sind, ist das Ausmaß der DM-Mindereinnahmen zudem entscheidend von der Elastizität der Nachfrage nach den Seetransportleistungen dieser Konferenzen abhängig. Steht zum Beispiel eine solche Konferenz in engen Konkurrenzbeziehungen zu Außenseitern oder Trampschiffern, oder hat der Nachfrager sogar die Möglichkeit, zwischen mehreren Konferenzen zu wählen, können die DM-Erlöseinbußen der Linienreeder ein erhebliches Ausmaß annehmen, sofern die Konkurrenten den gestiegenen Frachten in fremder Währung nicht folgen. Die nachgefragte Tonnage - und somit die DM-Einnahmen - gehen möglicherweise im Verhältnis zum Aufwertungssatz überproportional zurück, was die Konferenzen vielfach zu DM-Ratensenkungen veranlassen würde, um den DM-Einnahmefall zu mindern. Aber auch bei einer geringen Elastizität der Nachfrage sind, infolge

1) Die Brazil/Europe/Brazil Freight Conference und der Englandverkehr haben - wie bereits ausgeführt - DM-Tarifraten.

des Drucks von Abladerverbänden oder Regierungen der betroffenen Länder auf die Konferenzen, DM-Ratensenkungen denkbar.¹⁾

D Zusammenfassung

Abschließend sei das Ergebnis der Untersuchung über die Aufwertungsfolgen für die deutsche Seeschifffahrt in tabellarischer Form zusammengefaßt.

Auch bei dieser Tabelle ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, daß es sich nur um eine Feststellung des "Normalfalls" handeln kann; es werden somit lediglich Tendenzen aufgezeigt.

1) Als Folge der DM-Aufwertung wurden die DM-Tarifraten von der Brazil/Europe/Brazil Freight Conference im ausgehenden Verkehr um 2,5 Prozent, von der Continent West Africa Conference um 5 Prozent in beiden Verkehrsrichtungen herabgesetzt. Ausgehend nach Südamerika würde der DM-Tarif der La-Plata Conference um 2,5 Prozent ermäßigt. Da die Ratensenkungen nicht die Höhe des Aufwertungsprozentsatzes erreichten, muß auf jeden Fall ein Nachfragerückgang - im Verhältnis zu der Situation vor der Aufwertung - und damit ein, wenn auch vielleicht noch so geringer DM-Einnahmefall unterstellt werden.

Tabelle 2: Aufwertung und Seeschifffahrt

Trampschifffahrt

	bei niedrigem Ratenniveau			bei hohem Ratenniveau		
	Rate	Transportleistung	Erlös	Rate	Transportleistung	Erlös
Inlands-währung	sinkt	sinkt	sinkt ¹⁾	sinkt	sinkt	sinkt ²⁾
Auslands-währung	steigt	sinkt	sinkt	steigt	sinkt	nahezu konstant

Linien-schifffahrt

(Festsetzung der Raten in Fremdwährung)

	Rate	Transportleistung	Erlös
Fremdwährung	konstant	steigt	steigt
Inlandswährung	sinkt	steigt	sinkt ³⁾

Für unsere Studie ist die aufwertungsbedingte Veränderung der DM-Erlöse der deutschen Reeder von besonderem Interesse. Nach einer DM-Aufwertung sinken die DM-Erlöse der deutschen Reeder in allen drei der Untersuchung zugrundegelegten Fällen, also sowohl in der Trampfahrt - bei hohem und niedrigem Ratenniveau - als auch in der Linienfahrt. Das Ausmaß

-
- 1) Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls größer als Aufwertungsprozentsatz.
 - 2) Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls gleich Aufwertungsprozentsatz.
 - 3) Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls kleiner als Aufwertungsprozentsatz.

der DM-Erlöseinbußen ist hingegen von Fall zu Fall unterschiedlich. In der Linienschiffahrt kann davon ausgegangen werden, daß der Prozentsatz der aufwertungsbedingten DM-Erlöseinbußen unter dem Aufwertungsprozentsatz liegt. Der DM-Einnahmenausfall, der sich aus den in Höhe des Aufwertungssatzes verminderten DM-Gegenwerten der in Dollar fixierten Tarifraten ergibt, wird durch eine aufwertungsbedingte Nachfragesteigerung geringfügig kompensiert. In der Trampfahrt führt die DM-Aufwertung - bei niedrigem Ratenniveau - zu einem Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls, der den Aufwertungsprozentsatz übersteigt. Der durch die fast in Höhe des Aufwertungssatzes sinkenden DM-Raten bedingte DM-Einnahmenausfall wird durch die Auflegung von Schiffen und einem damit verbundenen Rückgang der Transportleistungen noch verstärkt. Erfolgt die DM-Aufwertung bei guter Frachtenlage der Trampfahrt, entspricht der Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls in etwa dem Aufwertungsprozentsatz; der von den deutschen Reedern erzielbare Dollarumsatz erfährt keine - beziehungsweise nur eine geringfügige - Veränderung.

Vergleichend läßt sich feststellen, daß die aufwertungsbedingten DM-Erlöseinbußen in der deutschen Trampfahrt in Prozent größer sind als die aufwertungsbedingten DM-Erlöseinbußen in der deutschen Linienschiffahrt. Die Linienschiffahrt wird somit von den Auswirkungen einer DM-Aufwertung weniger betroffen als die Trampfahrt; die sich hierbei ergebenden Unterschiede dürften allerdings in der Regel ausgesprochen gering sein.

Abschließend sei noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die hier festgehaltenen Auswirkungen einer Aufwertung auf die deutsche Seeschifffahrt unter der Annahme einer Konstanz aller anderen ökonomischen Größen gewonnen wurden. Hebt man diese Annahme auf, werden die Auswirkungen einer Aufwertung vielfach durch die Wirkungen der Veränderungen anderer ökonomischer Größen abgeschwächt oder sogar ganz überlagert. In all diesen Fällen wird es kaum, beziehungsweise überhaupt nicht möglich sein, die Auswirkungen einer Aufwertung auf Tramp- und Linienschifffahrt zu erkennen.

Aus der Tabelle ist weder ersichtlich, wie hoch die aufwertungsbedingten DM-Kosteneinsparungen der Seeschifffahrt aus dem laufenden Reedereigeschäft, noch wie groß eventuell sich ergebende aufwertungsbedingte Kosteneinsparungen beim Kauf und Erlöseinbußen beim Verkauf von Schiffen sind.

Die zuletzt genannten Fragenbereiche sollen in den weiteren Abschnitten im Zusammenhang mit der Berechnung der Aufwertungsverluste der deutschen Seeschifffahrt im Jahre 1970 behandelt werden.

E Aufwertungsbedingte DM-Kosteneinsparungen

I. Gewichtung der Kosten in der Seeschifffahrt

Die aufwertungsbedingten DM-Kosteneinsparungen der Seeschifffahrt lassen sich nur errechnen, wenn die in Devisen zu entrichtenden Ausgaben für einzelne Kostenarten bekannt sind. Die folgenden Angaben beruhen auf Ergebnissen von Umfragen bei einigen Reedereien. Hierbei wurden circa 25 Prozent der deutschen Hochseetonnage erfaßt.

Da die anzugebenden Schätzwerte zu Beginn des Jahres 1972 ermittelt wurden und sich auf Erfahrungswerte der Vergangenheit beziehen, ist davon auszugehen - unterstellt man ein ökonomisches Verhalten der Reeder -, daß in diesen Erfahrungswerten bereits eine Substitution inländischer Kostengüter gegen ausländische Kostengüter nach den DM-Aufwertungen im Herbst 1969 und 1971 enthalten ist. Es ist daher denkbar, daß diese Erfahrungswerte für das Jahr 1970 einen zu hohen Devisenanteil einzelner Kostenarten ausweisen.

Wie aus den weiteren Ausführungen ersichtlich sein wird, kann es nicht Aufgabe dieses Abschnitts sein darzulegen, in welchem Ausmaß über die noch anzugebenden Prozentsätze hinaus eine zusätzliche Verlagerung von Kosten ins Devisenland möglich ist, beziehungsweise wie groß die aufwertungsbedingte Substitution inländischer gegen ausländische Kostengüter bisher war. Derartige Aussagen sind zwar in einigen Fällen denkbar, scheitern aber am Mangel

an statistischen Unterlagen, der zu mehr oder minder vagen Spekulationen zwingen würde. Zum Schluß dieses Abschnitts können daher lediglich grundsätzliche Überlegungen angestellt werden, bei welchen Kostenarten eine weitere Verlagerung von Ausgaben ins Devisenland als möglich erscheint.

Um die relative Bedeutung der in der deutschen Seeschifffahrt anfallenden Kostenarten hervorzuheben, sind nachfolgend die im Jahre 1970 entstandenen Kosten in Prozent der Gesamtkosten wiedergegeben. Die Kostengruppierung in diesem Schema entspricht der des verfügbaren Datenmaterials.¹⁾ Für die Studie sind die Kostenarten 1 bis 10 von Bedeutung, da in ihnen die Auswirkungen von Änderungen der Währungsparitäten ihren Niederschlag finden.

1) Die dem Schema zugrundegelegten absoluten Werte entstammen dem Bericht der "Deutschen Revisions- und Treuhand-AG Treuarbeit" über die "Untersuchung und Entwicklung der Reedereiergebnisse einer Auswahl von deutschen Schifffahrtsunternehmen im Jahre 1970 und im ersten Halbjahr 1971 (Hochseefrachtfahrt)". Die Untersuchung erfaßte 57,8 Prozent der Gesamttonnage der deutschen Hochseefrachtfahrt.
Siehe insbesondere S. 7.
Zur Vereinfachung wird dieser Bericht fernerhin als Treuarbeit 71 zitiert.

Tabelle 3: Verhältnis der einzelnen Kostenarten zur Summe der Gesamtkosten

	i. v.H.
1. Schiffsreisekosten	34,-
2. Personalkosten	17,2
3. Proviant	1,4
4. Ausrüstung, Reparatur	7,6
5. Versicherungen	4,3
6. Charterkosten	4,3
7. Sonstige Schiffsbetriebskosten	0,6
8. Liniengemeinkosten	1,6
9. Verwaltungskosten	4,4
10. Klassekosten	0,9
11. Gewerbesteuer	0,9
12. Zinsen, Disagioabschreibung	4,4
13. Abschreibung auf Reedereibetriebsausstattung	0,7
14. lineare Abschreibung ¹⁾	17,7
Kosten Seeschifffahrt 1970	100,0

II. Die Devisenabhängigkeit einzelner Kostenarten

1. Schiffsreisekosten

a) Treibstoffkosten

Als Antriebsmaschine überwiegt heute in der deutschen Seeschifffahrt der Dieselmotor.²⁾ Als Treibstoff wird nahezu ausschließlich schweres Dieselöl verwandt.

-
- 1) Die linearen Abschreibungen wurden abweichend von der Handels- und Steuerbilanz errechnet. Sie belaufen sich bei Schiffsneubauten auf 7 v.H. p.a. (Trockenfrachter) beziehungsweise 8,25 p.a. (Kühl-, Tank- und Vollcontainerschiffe). Bei second-hand-tonnage ergibt sich der Abschreibungssatz aus der steuerlich anerkannten Restnutzungsdauer.
 - 2) "2547 Schiffe mit 6,396 Millionen BRT haben Motorantrieb, 57 Schiffe mit 1,086 Millionen BRT Dampfantrieb, 128 Schiffe mit 12957 BRT Hilfsantrieb. Von den Dampfschiffen haben bis auf zwei kleine Einheiten von zusammen 327 BRT mit Kohlefeuerung, alle Schiffe Ölfeuerung." L.L.V.Jolmes, Am Anfang der siebziger Jahre, wohin? Die Seewirtschaft im Jahre 1969/70, in: Jahrbuch des Schifffahrtswesens, 9. Folge, Darmstadt 1970, S. 18.

Um den Treibstoffbezug zu verbilligen, schließen die Reeder mit den Öllieferanten in der Regel langfristige Ausschließlichkeitsverträge mit entsprechenden Rabatten ab. Da die Ölgesellschaften in nahezu allen größeren Häfen der Erde über Bunkerstationen verfügen, können die Reeder auch im Ausland aufgrund der laufenden Kontrakte bunkern.¹⁾ Die Bunkerölpreise werden in deutschen und ausländischen Häfen - bis auf wenige Ausnahmen - ~~in~~ fremder Währung, insbesondere in Dollar oder Pfund Sterling - vereinbart. Es kann somit unterstellt werden, daß die DM-Preise für Bunkeröl nach einer DM-Aufwertung in Höhe des Aufwertungssatzes sinken. Aufwertungsbedingte DM-Kosteneinsparungen treten auch dann ein, wenn zwischen Reedern und Ölgesellschaften die Bunkerölpreise vor der DM-Aufwertung in DM vereinbart wurden: Da sowohl das Rohöl als auch das Fertigprodukt Bunkeröl Importe sind und Zukäufe in fremden Währungen erfolgen, werden die Ölgesellschaften gegenüber den Seeschiffahrtsbetrieben nach einer DM-Aufwertung zu DM-Preissenkungen bereit sein.²⁾ Andernfalls muß die Ölgesellschaft im konkreten Fall damit rechnen, daß der Reeder - nach Ablauf des Ausschließlichkeitsvertrages - auf andere Anbieter ausweicht, die bereit sein werden, ihm diese Preisnachlässe zu gewähren.

1) Vergleiche I. Greiß, a.a.O., S. 30.

2) Angabe der BP Hamburg.

b) Hafen-, Kanal-, Lade-, Löschkosten

Wege- und Stationskosten entstehen in der Seeschifffahrt in Form von Benutzungsgebühren und Abgaben an Behörden sowie Hafen- und Kanalgesellschaften.¹⁾

Während die Lade- und Löschkosten stets von den Linien-schiffahrtsunternehmen zu tragen sind,²⁾ werden die Lade- und Löschkosten in der Trampschifffahrt auf Befrachter oder Reederei - je nach der Charterpartie - verteilt.³⁾ In der Trampschifffahrt wird die Abfertigung der Schiffe in dem jeweiligen Hafen von hierzu in jedem Einzelfall bestellten Agenten überwacht, die Linienreeder sind in der Regel durch Linien-Agenturen oder sogar eigene Niederlassungen in den Häfen vertreten.

"Die Agenturen zahlen sämtliche anfallenden Hafen-, Kanal- und Lade- und Löschkosten zu Lasten des Seeschiffahrtsbetriebes und erhalten hierfür meistens Vorschüsse in den entsprechenden Landeswährungen. Nach Abfertigung eines Schiffes hat der Agent abzurechnen. Für seine Dienste berechnet er eine sogenannte Klarierungsgebühr."⁴⁾

Der Anteil der in Devisen zu entrichtenden Hafen-, Kanal-, Lade- und Löschkosten ist in der deutschen Seeschifffahrt mit circa 80 Prozent zu veranschlagen. Betreiben deutsche

1) Vergleiche I. Greiß, a.a.O., S. 43.

2) In der Linienfahrt sind Laden und Löschen Bestandteil der Seetransportleistung.

3) So gehen zum Beispiel bei der Vercharterung des Schiffes auf Bare-Boat-Charter - falls nicht anders vereinbart - nur die Kosten der Schiffsversicherung, Abschreibung und Schiffsbesichtigung für Reeders Rechnung. Vergleiche unter anderen H.H. Herrlau, ABC des Seeverkehrs, dritte Auflage, Hamburg 1965, S. 506.

4) I. Greiß, a.a.O., S. 45.

Reeder Liniendienste zwischen überseeischen Häfen, sind die anfallenden Hafen-, Lade- und Löschkosten ausschließlich in Devisen zu entrichten;¹⁾ werden hingegen neben dem deutschen Hafen bestenfalls drei oder vier ausländische Häfen während einer Reise angelaufen, kann auf einen geringeren Devisenanteil als 80 Prozent bei den Hafen-, Lade-, Lösch- und Kanalkosten geschlossen werden.²⁾ Während im Linienverkehr - wegen der Gleichartigkeit der Reisen - im Zeitablauf mit einem relativ gleichbleibenden Devisenanteil bei den Hafen-, Lade- und Löschkosten zu rechnen ist,³⁾ ist der Devisenanteil im Trampverkehr - wegen des flexiblen Einsatzes der Trampschiffe - ständigen Veränderungen unterworfen.

c) Kommissionen

In den Fällen, in denen Schiffsmakler⁴⁾ Frachtverträge vermitteln, sind an sie Kommissionen⁵⁾ zu zahlen. Die Berech-

-
- 1) Beispielhaft sei hier auf die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft Eggert & Amsink hingewiesen, die unter anderem einen Liniendienst von Britisch Columbien und USA-Westküste nach Australien und zurück unterhält. Vergleiche Liniendienste deutscher Reedereien, Weltweit-Schnell-Zuverlässig, Herausgegeben vom Verband Deutscher Reeder, Hamburg, 1. September 1971.
 - 2) Ein Linienschiff bedient in der Regel 3 - 4 Ladehäfen auf dem Kontinent und löscht die entsprechend der Reihenfolge der angelaufenen Häfen gestaute Ladung in bis zu 10 Häfen in Übersee.
 - 3) Kostenschwankungen ergeben sich im Linienverkehr insbesondere durch die unterschiedlichen Mengen der zu laden- und löschenden Güter.
 - 4) "Der Schiffsmakler ist ein selbständiger Kaufmann, der von Fall zu Fall den Abschluß von Transportverträgen zwischen Transportleistungen anbietenden Verfrachtern und Transportleistungen nachfragenden Befrachtern vermittelt." U. Boelsen, a.a.O., S. 109.
 - 5) Provisionen, Courtagen.

nung der Kommissionen erfolgt in Prozentsätzen der Frachteinnahmen. Da Trampschiffahrtsbetriebe in der Regel nicht in ständiger Verbindung zu Befrachtern stehen und im Ausland keine eigenen Agenturen haben, sind Kommissionen nahezu bei jedem Chartervertrag zu entrichten.

Die DM-Ausgaben für Kommissionen variieren - unter sonst gleichbleibenden Bedingungen¹⁾ - mit der Höhe der DM-Einnahmen der deutschen Seeschiffahrt. Es ist daher davon auszugehen, daß nach einer DM-Aufwertung der Prozentsatz der aufwertungsbedingten DM-Kosteneinsparungen dem Prozentsatz des aufwertungsbedingten DM -Einnahmenausfalls entspricht. In der Trampschiffahrt werden somit - analog den allgemeinen Ausführungen über die aufwertungsbedingten DM-Erlöseinbußen - je nach der herrschenden Marktlage DM-Kosteneinsparungen für Kommissionen in Höhe des Aufwertungssatzes und darüber anfallen. In der Linienschiffahrt werden sich DM-Kosteneinsparungen für Kommissionen einstellen, die in ihrer Höhe (in Prozent) geringfügig unter dem Aufwertungssatz liegen.

1) Unter der Annahme unveränderter Prozentsätze der Kommissionsberechnung und in etwa gleichbleibender Vermittlung (in Prozent) von Frachtverträgen durch Makler.

2. Personalkosten

Unter Personalkosten sind in der Seeschifffahrt folgende Kostenarten zusammenzufassen:¹⁾

- Heuern
- Sozialaufwendungen
- Proviant
- Kompetenzen
- Uniformen
- Kosten für Krankenbehandlung
- Mannschaftsauswechslungskosten
- Musterungskosten

Anzahl und Ausbildungsstand der Besatzungsmitglieder sind pro Schiff seitens der Seeberufsgenossenschaft in den Besatzungsrichtlinien sowie in der Schiffsbesatzungsordnung verbindlich vorgeschrieben. Vordergründig erscheint es denkbar, daß durch ausländische Schiffsbesatzungen und die Entrichtung der Heuern in Fremdwährung nach einer DM-Aufwertung die Personalkosten in DM gesenkt werden können. Dies ist aber in der Regel nicht der Fall. Auf deutschen Schiffen gilt fast ausnahmslos deutsches Tarifrecht, die Heuertarife der Besatzungsmitglieder sind in DM festgesetzt. Da die in DM festgesetzten Heuertarife nach einer DM-Aufwertung keine aufwertungsbedingte Veränderung erfahren, können - unabhängig davon, ob die deutschen Reeder die Besatzungsmitglieder in DM oder Fremdwährung entlohnen - keine aufwertungsbedingten Heuerkosteneinsparungen

1) Vergleiche unter anderen H. Bloy, Typische Kostenverhältnisse der Seeschifffahrt, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, Band III, dritte Auflage, Stuttgart 1960, S. 4860, Tabelle 3 b.

erzielt werden. Die Heuerkosten würden sich in Fremdwährung entsprechend dem Aufwertungssatz erhöhen.

Ausnahmen von dieser Regel ergeben sich in zweierlei Hinsicht:

a) In der deutschen Seeschifffahrt sind circa 2.000 Pakistaner und sonstige asiatische Seeleute, für die kein deutsches Tarifrecht gilt, beschäftigt.¹⁾ Da zu unterstellen ist, daß diese Seeleute in Fremdwährung entlohnt werden - und ihre Löhne und Gehälter keine aufwertungsbedingte Veränderung erfahren -, kann davon ausgegangen werden, daß nach einer DM-Aufwertung Kosteneinsparungen in Höhe des Aufwertungssatzes zu verzeichnen sein werden. Allerdings sollten diese Kosteneinsparungen nicht überbewertet werden: Nur 3,6 Prozent der auf deutschen Schiffen fahrenden Seeleute sind Asiaten.²⁾ Da die Entlohnung der Asiaten zudem zum Teil erheblich unter den Heuertarifen liegt, die das deutsche Tarifrecht vorsieht, werden bestenfalls 2,5 bis 3 Prozent der in der deutschen Seeschifffahrt anfallenden Heuern in Devisen zu entrichten sein.

b) Einige deutsche Schiffe fahren unter sogenannten "billigen Flaggen".³⁾ Auf diesen Schiffen "herrschen z. T. Arbeitsbedingungen, die in der BRD seit langem überwunden sind. Deutsche Tarifverträge und das See-

1) Stand 1. Juli 1972; Angabe des Verbandes Deutscher Reeder.

2) Auf deutschen Schiffen fuhren am 1. Juli 1972 circa 55.000 Seeleute; Angaben des Verbandes Deutscher Reeder.

3) Siehe S. 137 f.

mannsgesetz haben hier ebensowenig Gültigkeit wie die deutsche Arbeits- und Sozialgesetzgebung".¹⁾ Da die Besatzungsmitglieder auf diesen Schiffen in der Regel in Fremdwährung entlohnt werden, kann auch unterstellt werden, daß die Heuerkosten (in DM) in Höhe des Aufwertungssatzes sinken. Jedoch sollten auch diese DM-Kosteneinsparungen - zumindest im Jahr 1970 - nicht überbewertet werden: Bis zum Jahre 1970 stellte die unter ausländischer Flagge fahrende deutsche Tonnage nur einen verschwindend geringen Anteil an der Gesamttonnage dar. Die Ausflaggung deutscher Schiffe unter "billige Flaggen" begann in größerem Umfang erst in den Jahren 1971 und 1972.²⁾

Unter Kompetenzen sind freiwillige Sachzuwendungen der Schiffsahrtsleitung an einige Besatzungsmitglieder, wie zum Beispiel Kapitäne, Offiziere und Ingenieure, zu verstehen. Die beim Einkauf dieser Kantinenwaren nach einer DM-Aufwertung sich eventuell ergebenden DM-Kosteneinsparungen sind - bezogen auf die gesamten Personalkosten - von verschwindend geringem Ausmaß und können vernachlässigt werden. Das gleiche gilt für die Uniformkosten, die von den Reedereien zu tragen sind, falls sie das Tragen von Uniformen verlangen.³⁾

Die Besatzungsmitglieder haben Anspruch auf bezahlten Grundurlaub, der nicht durch zusätzliche Zahlungen der

1) Seeverkehrsbeirat, Ausschuß "Flaggenwechsel", Bericht vom 26. November 1971, S. 5.

2) Siehe hierzu S. 187 f.

3) Dies wird in der Hochseefrachtfahrt in der Regel nur für Offiziere und Kapitäne der Fall sein.

Reederei abgegolten werden kann und sogar auf Verlangen der Seeleute in Deutschland gewährt werden muß; der Seeschiffahrtsbetrieb hat in diesem Falle die Heimreisekosten¹⁾ und die Kosten für die Anreise von entsprechendem Ersatzpersonal zu tragen. Wird die gesamte Mannschaft eines Schiffes ausgewechselt oder wird zum Beispiel ein neu gekauftes Schiff in einem ausländischen Hafen übernommen, beziehungsweise ein verkauftes Schiff in einem ausländischen Hafen abgeliefert, gehen die Reeder in letzter Zeit dazu über, zur Beförderung der Mannschaft ein Flugzeug zu chartern.²⁾

Bei der Beförderung der Besatzungsmitglieder im Ausland werden die deutschen Seeschiffahrtsbetriebe mit Sicherheit nach einer Aufwertung Kosten in DM einsparen; ob hierdurch allerdings die bisher erwähnten aufwertungsbedingten DM-Personalkosteneinsparungen wesentlich erhöht werden können, erscheint fraglich, da die Mannschaftsauswechslungskosten - bezogen auf die gesamten Personalkosten - nicht allzusehr ins Gewicht fallen.³⁾ Es sollen

1) "Wird der Urlaub von einem Hafen außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes aus gewährt, so beginnt er mit dem Ablauf des Tages, an dem das Besatzungsmitglied 1. in einem Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes eintrifft oder 2. die Bundesgrenze auf dem Land- oder Luftweg überschreitet. Die Reisekosten trägt der Reeder im Fall Nr. 1 bis zu diesem Hafen, im Fall Nr. 2 bis zu dem Heimatort des Besatzungsmitgliedes." Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt, gültig ab 1. Januar 1971, Paragraph 76, Absatz 2.

2) Angabe des Verbandes Deutscher Reeder.

3) Bloy ermittelt für das Jahr 1956 einen Anteil der Mannschaftsauswechslungskosten an den gesamten Personalkosten (ohne Provi^{ant}) von 2 Prozent. Seine Angaben beziehen sich auf ein Motorschiff für Trockenladung von circa 2600 tdw. Vergleiche H. Bloy, a.a.O., S. 4860, Tabelle 3 b.

deshalb vorsichtigerweise nur höchstensfalls fünf Prozent der gesamten Personalkosten (ohne Proviant) als devisenabhängig angesehen werden.¹⁾

3. Proviantkosten

Der neben den Heuern wichtigste Bestandteil der Personalkosten ist der Proviant.

"Die Gesamtkosten für den Proviant sind abhängig von den Einkaufsmöglichkeiten, die besonders im Ausland hinsichtlich der Preise und Qualität sehr unterschiedlich sind."²⁾

Die hierdurch bedingte Veränderlichkeit der Proviantkosten wird heute größtenteils dadurch aufgehoben, daß der Einkauf von Nahrungsmitteln zentral durch die Reedereileitung gesteuert wird. Eine verbesserte Konservierungstechnik und die Errichtung von Kühlkammern an Bord kommt diesen Bestrebungen entgegen.

In der deutschen Seeschifffahrt entfallen etwa 40 Prozent der Proviantkosten auf Käufe in fremder Währung. Einzelne Kantinenwaren sind im Ausland billiger als im Inland. In vielen Fällen - zum Beispiel bei längeren Auslandsreisen - ist eine Proviantaufnahme im Ausland unumgänglich.

1) Dies gilt für das Jahr 1970. Infolge der zunehmenden Ausflagung von Schiffen nach 1970 dürfte sich dieser Prozentsatz mittlerweile erhöht haben.

2) I. Greiß, a.a.O., S. 27.

4. Ausrüstungs-, Reparatur- und Klassekosten

Dreißig Prozent der Ausrüstungs-, Klasse-¹⁾ und Reparaturkosten sind in der deutschen Seeschifffahrt in Devisen zu bezahlen. Die Begründung für diesen Devisenanteil an den gesamten Ausrüstungs-, Klasse- und Reparaturkosten dürfte zum einen darin zu sehen sein, daß bestimmte im Ausland anfallende Ausrüstungs- und Reparaturarbeiten unaufschiebbar sind und an "Ort und Stelle" ausgeführt werden müssen, daß zum anderen auch Reparatur- und Ausrüstungsarbeiten wegen Kostenersparnissen ins Ausland verlegt werden. Reparaturarbeiten im Ausland werden auch dann unumgänglich sein, wenn das Schiff im Ausland gebaut wurde und nur die Ausführung der Reparaturarbeiten durch den Hersteller des Schiffes eine fachgerechte Beseitigung des Schadens garantiert. Das gleiche dürfte für einige Ausrüstungsgegenstände zutreffen, die entsprechend den Wünschen des Reeders nur aus dem Ausland zu beziehen sind.

5. Versicherungskosten

Die Protection- and Indemnity Associations²⁾ sind freiwillige Zusammenschlüsse der Reeder zur Deckung von Haftungsrisiken in der Form von Gegenseitigkeitsvereinbarungen.³⁾

1) "Unter 'Klassekosten' versteht man die Kosten, die durch Abnutzungsschäden am Schiff entstehen, deren Beseitigung von den Klassifikationsgesellschaften aufgrund turnusmäßiger Besichtigungen des Schiffes (in der Regel alle vier Jahre) verlangt werden." Treuearbeit 71, a.a.O., S. 22.

2) Protection- and Indemnity-Clubs.

3) Vergleiche K. Wodrick, P & I Versicherung, in: Hansa, 94. Jahrgang, Nr. 22/23, 1.6.1957, S. 1101.

Da in Deutschland für die Seeschifffahrt derartige Reeder-vereinigungen nicht gegründet worden sind,¹⁾ bedienen sich die deutschen Reeder zur Deckung ihrer Protection- und Indemnity-Risiken der englischen Clubs. Die Prämien für die Protections- und Indemnity-Versicherungen sind in Devisen zu entrichten.

Die in Devisen anfallenden Versicherungskosten betragen im Verhältnis zu den gesamten Versicherungskosten circa 40 Prozent. Außer den Prämien für die Protection- und Indemnity-Versicherungen dürften darin auch andere Versicherungsprämien enthalten sein. Die Seekaskoversicherung ist in Deutschland voll liberalisiert. Der deutsche Reeder kann frei wählen, in welcher Währung er mit den deutschen - beziehungsweise den in Deutschland sehr zahlreich vertretenen ausländischen - Versicherern kontrahieren will. Leistung und Gegenleistung (Prämien und Schäden) sind in der vereinbarten Währung des Versicherungsvertrages zu erfüllen.²⁾

6. Charterkosten

Die Linienreeder decken in der Regel den Spitzenbedarf an Tonnage durch die Charterung fremden Schiffsraumes. Die DM-Ausgaben für die Charterung fremden Schiffsraumes sinken nach einer DM-Aufwertung in Höhe der aufwertungs-

1) Die Mannheimer Versicherungsgesellschaft, Zweigniederlassung Lloyd Breslau, gewährt den P & I Clubs ähnliche Deckungsformen, jedoch nur bezogen auf Binnen- und Küstenmotorschiffe.

2) Angaben des Deutschen Transport-Versicherungsverbandes.

bedingten DM-Ratenniveausenkung in der Trampschiffahrt, also in einem Prozentsatz, der nur geringfügig unter dem Aufwertungssatz liegt.¹⁾ Die weit verbreitete Meinung, daß aufwertungsbedingte DM-Charterkosteneinsparungen für die deutsche Seeschiffahrt nur bei der Charterung ausländischer Tramptonnage zu erzielen sind, ist falsch, da die Interdependenzen zwischen den angebotenen Trampschiffahrtsleistungen berücksichtigt werden müssen.²⁾

7. Liniengemein- und Verwaltungskosten

Unter den Verwaltungs- und Liniengemeinkosten werden hauptsächlich die Kosten der Reedereiorganisation an Land sowie diejenigen Kosten ausgewiesen, die bei den Linienreedern den einzelnen Liniendiensten nicht direkt zugerechnet werden können (zum Beispiel Werbungskosten, Kosten der Auslandsorganisation u. a.).³⁾ Etwa zehn Prozent der Verwaltungs- und Liniengemeinkosten in der deutschen Seeschiffahrt sind in Devisen zu bezahlen. Da die in fremder Währung entstehenden Verwaltungs- und Liniengemeinkosten hauptsächlich die Auslandsorganisation der Linienreedereien betreffen, ist der Devisenanteil an den Linien- und Verwaltungsgemeinkosten im Linienverkehr höher als im Trampverkehr.⁴⁾ In der Trampschiffahrt werden in vielen Fällen sogar überhaupt keine Verwaltungs-

1) Zur Begründung siehe S. 83 f.

2) Vergleiche hierzu S. 60.

3) Treuarbeit, 71, S. 24.

4) Die Trampschiffahrtsbetriebe haben in der Regel keine Auslandsorganisationen, siehe S. 16.

kosten in Devisen entstehen oder nur von verschwindend geringem Ausmaß sein.¹⁾

III. Zusätzliche Verlagerung von Kosten ins Devisen- ausland

Treibstoffkosten, Kommissionen und Charterkosten entstehen zu hundert, beziehungsweise nahezu hundert Prozent in Devisen. Es erübrigt sich somit, bei diesen Kosten zu prüfen, inwieweit eine zusätzliche Verlagerung von Ausgaben ins Devisenausland grundsätzlich möglich ist. Auch die Hafen-, Kanal-, Lade- und Löschkosten sind von geringem Interesse, da die für sie in Devisen zu entrichtenden Ausgaben weitgehend durch die Fahrtroute des Schiffes, die Höhe dieser Kosten im jeweiligen Hafen, durch die Anzahl der anzulaufenden Häfen und umzuschlagenden Güter vorgegeben sind.

Denkbar wäre, daß durch eine Erhöhung des Anteils der asiatischen Seeleute in der deutschen Seeschifffahrt in weit größerem Ausmaß als bisher Heuerkosten ins Devisen- ausland verlegt werden könnten. Ein derartiges Bemühen der deutschen Reeder dürfte aber nicht zuletzt am Widerstand der deutschen Gewerkschaften scheitern, die um die Sicherstellung der Arbeitsplätze der deutschen Seeleute und die Durchsetzbarkeit von Tariferhöhungen nach ihren Vorstellungen fürchten müßten. Da bereits der Flaggenwechsel bei Schiffsoffizieren in einigen Bereichen zu

1) So können zum Beispiel im Trampschiffahrtsbetrieb Verwaltungskosten in Devisen entstehen, wenn im Ausland Werbung betrieben wird.

einer Entspannung auf dem Arbeitsmarkt und bei Mannschaftsdienstgraden zu einer gewissen Steigerung der Arbeitslosenmeldungen geführt hat,¹⁾ ist auch insoweit mit einem verstärkten Widerstand der Gewerkschaften zu rechnen. Vorerst läßt aber die zunehmende Ausflaggung darauf schließen, daß die aufwertungsbedingte Kostenanpassung in der deutschen Seeschifffahrt noch nicht voll abgeschlossen ist.²⁾ und daß gerade in der Ausflaggung für die Reeder noch Möglichkeiten gegeben sind, nicht zuletzt auch weitere Personalkosten ins Devisenausland zu verlegen.

Es ist nicht ersichtlich, warum der in Devisen entstehende Teil der Proviantkosten - bei entsprechenden Ausrüstungen an Bord - von den Reedern nicht erheblich gesteigert werden könnte, um somit in den Vorteil der aufwertungsbedingten Minderung des ausländischen Kostenniveaus in DM zu gelangen.

Die Möglichkeiten, die Ausrüstungs-, Klasse- und Reparaturkosten weitgehend ins Ausland zu verlegen, erscheinen begrenzt. Soweit die Schiffe auf deutschen Werften gebaut wurden, garantiert vielfach nur der deutsche Hersteller den Reedern eine fachgerechte Beseitigung der entstandenen Mängel und Schäden. In all diesen Fällen ist der Reeder auf eine Ausführung der Reparaturarbeiten im Inland angewiesen. Bei einem flexibleren Einkauf der

1) Vergleiche Seeverkehrsbeirat, a.a.O., S. 5.

2) Zu der steigenden Ausflaggung vergleiche S. 1 .

Ausrüstungsgegenstände des "alltäglichen Gebrauchs" ist hingegen eine zusätzliche Verlagerung von Kosten ins Devisen Ausland möglich. So können zum Beispiel bei entsprechender Planung Farben, Tauwerk, Karten, Flaggen, Geschirr und Bestecke sowie Werkzeuge im jeweils preisgünstigsten ausländischen Hafen an Bord genommen werden.

Zu beachten bleibt, daß die Reeder auch dann aufwertungsbedingte Kosteneinsparungen - trotz Kaufs im Inland - erzielen, wenn die deutschen Hersteller - zum Beispiel von Navigations- und Funkeinrichtungen - ihre Preise nach unten anpassen, um international wettbewerbsfähig bleiben zu können.¹⁾

Die Bindung der Versicherungsleistungen und Prämien an die gleiche Währung ist als ein Hemmnis dafür anzusehen, daß Versicherungskosten verstärkt ins Devisen Ausland verlagert werden. Der DM-Gegenwert der im Versicherungsfalle in Devisen anfallenden Versicherungssumme würde nach einer DM-Aufwertung um den Aufwertungssatz gemindert. Eine im Versicherungsfalle notwendige Wiederbeschaffung würde für die deutschen Reeder - sofern die Schiffe auf deutschen Werften gebaut würden - erhebliche zusätzliche Kosten mit sich bringen. Von der Annahme einer Auftragsvergabe an deutsche Werften ist auszugehen, da ein Schiffsneubau im Ausland in der Regel zur Vergabung einer staatlichen Neubauförderung führt.²⁾

1) Vergleiche auch S. 143.

2) Siehe S. 155, Fußnote 3.

Um den Devisenanteil bei den Verwaltungs- und Linien-gemeinkosten wesentlich zu erhöhen, müßte das Schwergewicht der Aktivität der Landorganisationen der Reedereien ins Ausland verlagert werden. Dies erscheint zumindest kurzfristig kaum sinnvoll zu sein, da hierzu zum Beispiel im Ausland zum Teil neue Verwaltungsgebäude und technische Abteilungen geschaffen werden müßten und zudem neues geeignetes Personal einzustellen und einzuarbeiten wäre. Solche Dispositionen wären kurzfristig kaum zu bewältigen. Langfristig erscheinen die vorgetragenen Gründe dagegen weniger zwingend zu sein.

Abschließend bleibt zu bemerken, daß in der vorgetragenen Argumentation die unterschiedliche Entwicklung zwischen in- und ausländischem Preis- und Kostenniveau unberücksichtigt blieb. Geht man davon aus, daß in der Regel im Ausland die Preise stärker inflationieren als im Inland, ist zu vermuten, daß es für die Reeder langfristig infolge der Kompensation der aufwertungsbedingten Kosteneinsparungen für Ausgaben in Devisen durch größere ausländische Preisanstiege wieder günstiger sein wird, im Inland zu kaufen. Durch bewegliche Einkaufspolitik, die auf Veränderungen des Kostengefülles zwischen In- und Ausland vor und nach Paritätsänderungen reagiert, können sich die Reeder vor Nachteilen infolge von Auf- und Abwertungen schützen.

F Berechnung des Aufwertungsverlustes im Jahre 1970

I. Erfaste Tonnage und Aussagefähigkeit des Ergebnisses

Die Berechnung des Aufwertungsverlustes der deutschen Seeschifffahrt (Hochseefrachtfahrt) erfolgt auf Basis der von der Deutschen Revisions- und Treuhand AG, Hamburg (Treuarbeit) für das Jahr 1970 und das erste Halbjahr 1971 angestellten Erhebungen zur Ertragslage der deutschen Seeschifffahrt. In das Gutachten der Treuarbeit wurden 57,8 Prozent der Gesamttonnage der deutschen Hochseefrachtfahrt einbezogen. Nach der Anzahl der Schiffe wurden 56,6 Prozent der deutschen Hochseefrachtfahrt erfaßt. "Da dieser Vomhundertsatz nur wenig von dem der erfaßten Tonnage in tdw (57,8 v.H.) abweicht, dürfte ... die erfaßte Tonnage in ihrer Schiffsgrößenstruktur etwa der Struktur der deutschen Handelsflotte entsprechen."¹⁾ Das gleiche gilt für das Durchschnittsalter der erfaßten Schiffe, das mit 8,6 Jahren nur geringfügig unter dem mit 9 Jahren vom Verband Deutscher Reeder angegebenen Durchschnittsalter der Gesamtflotte liegt. Nach Auffassung der Treuarbeit sind aufgrund dieser Zahlen die erfaßten Umsatzerlöse und Kosten als repräsentativ für die deutsche Seeschifffahrt anzusehen. Die angegebenen Schätzwerte für die in Devisen anfallenden Ausgaben werden aus dem vorhergehenden Abschnitt übernommen; wie bereits angeführt, ist es denkbar, daß diese Erfahrungswerte für das Jahr 1970 einen zu hohen

1) Treuarbeit 71, a.a.O., S. 8.

Devisenanteil einzelner Kostenarten ausweisen. Andererseits ist zu beachten, daß bei beweglicher Einkaufspolitik weitere Ausgaben ins Ausland verlagert werden könnten.

Die im vorigen Abschnitt getrennt abgehandelten Hafen-, Lade-, Lösch- und Kanalkosten sowie Treibstoffkosten und Kommissionen werden als Reisekosten zusammengefaßt. Der in Devisen zu begleichende Teil der Reisekosten beträgt circa 90 Prozent.

Im Vergleich zu den bisherigen Ausführungen ergeben sich folgende Abweichungen:

- a) Bei hohem Ratenniveau wurden für die Trampschiffahrt aufwertungsbedingte DM-Erlöseinbußen festgestellt, die in etwa dem Aufwertungssatz entsprechen; für die Linienschiffahrt ergab sich ein Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls, der geringfügig unter dem Aufwertungssatz lag.

Über die geringfügige Differenz zwischen Aufwertungssatz und Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls in der Linienschiffahrt lassen sich keine genauen Angaben machen, da hierzu eine Berechnung von Elastizitätskoeffizienten notwendig wäre. Die mit Hilfe von Koeffizienten errechneten Zahlen würden allerdings nur eine in Wirklichkeit nicht vorhandene Exaktheit vortäuschen, da sich solche Koeffizienten nur aus historischen Vorgängen ableiten lassen und da sich die Reaktionen der Nachfrage auf Preisänderungen niemals vollständig von anderen die Nachfrage beeinflussen-

den Veränderungen isolieren lassen.

Es soll daher fernerhin unterstellt werden, daß die Linienschiffahrt DM-Erlöseinbußen in Höhe des Aufwertungssatzes erleidet. Die sich hierdurch ergebenden Ungenauigkeiten dürften - bezogen auf die gesamte Seeschiffahrt - kaum ins Gewicht fallen; sie werden zudem bei der Interpretation des noch zu findenden Aufwertungsverlustes berücksichtigt.

- b) Die DM-Charterkosten vermindern sich nach einer DM-Aufwertung in Höhe des aufwertungsbedingten Rückgangs des DM-Ratenniveaus in der Trampschiffahrt.¹⁾

Da keine genauen Angaben über die DM-Ratenniveausenkung in der Trampschiffahrt möglich sind, soll auch in diesem Fall zur Vereinfachung davon ausgegangen werden, daß das DM-Ratenniveau in der Trampschiffahrt in Höhe des DM-Aufwertungssatzes sinkt. Von dieser Annahme kann um so unbedenklicher ausgegangen werden, als die Differenz zwischen Aufwertungssatz und Prozentsatz der DM-Ratenniveausenkung in der Trampschiffahrt ausgesprochen gering sein wird.²⁾

Unberücksichtigt bleibt, inwieweit das Währungsrisiko bei langfristigen Zeitcharterverträgen in der Trampschiffahrt, die vor der Aufwertung im Herbst 1969 abgeschlossen wurden, durch vereinbarte DM-Raten oder durch Anpassungsklauseln für den Fall von geän-

1) Siehe S. 121.

2) Siehe S. 84.

derden Währungsparitäten abgedeckt werden konnte. Da sich eine Aufwertung schon vor 1969 abzeichnete, kann freilich davon ausgegangen werden, daß sich die deutsche Seeschifffahrt - ähnlich wie andere exportintensive Wirtschaftszweige - rechtzeitig auf diese Paritätsänderung eingestellt hat. Wurden hingegen langfristige Zeitcharterverträge erst nach der Aufwertung im Herbst 1969 abgeschlossen, sind die Auswirkungen der Aufwertung voll in Rechnung zu stellen. Bei der Berechnung des Aufwertungsverlustes im Jahre 1970 können weiterhin die Vorteile der deutschen Seeschifffahrt, die sich aus der aufwertungsbedingten Abschwächung der Anpassungsinflation ergeben, nicht erfaßt werden.

Unter Berücksichtigung all dieser einschränkenden Bemerkungen läßt sich festhalten, daß der noch auszuweisende DM-Aufwertungsverlust im Jahre 1970 als Höchstwert der DM-Aufwertungseinbußen für die Seeschifffahrt anzusehen ist.

Bei der Berechnung der DM-Erlöseinbußen der Trampschifffahrt ist von einem Prozentsatz des DM-Einnahmenausfalls auszugehen, der dem Aufwertungssatz entspricht. Diese Annahme erscheint gerechtfertigt, da im Jahre 1970 zu keinem Zeitpunkt Schiffe aufgelegt

waren.¹⁾²⁾

II. Aufwertungsverlust und Kennziffer des Aufwertungsverlustes

In Tabelle 4 sind die DM-Umsatzerlöse und die DM-Kosten für die deutsche Seeschifffahrt im Jahre 1970 auf Basis der von der Treuarbeit erfaßten Tonnage zusammengestellt. Die in Klammern angegebenen Prozentsätze zeigen den jeweiligen Anteil der in Devisen entstandenen Kosten (Einnahmen).³⁾

Tabelle 4: DM-Umsatzerlöse und DM-Kosten (1970)

	Tsd DM	
Umsatzerlöse	2.663.982	(100 %)
Schiffsreisekosten	952.088	(90 %)
Personalkosten	481.720	(5 %)
Proviand	38.457	(40 %)
Ausrüstungs-, Reparatur-, Klassekosten	236.913	(30 %)
Versicherungen	120.254	(40 %)
Charterkosten	121.756	(100 %)
Verwaltungs-Linien- gemeinkosten	168.702	(10 %)

- 1) Vergleiche Seeverkehr 1970 und Überblick über die Entwicklung während der sechziger Jahre, Herausgeber: Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), Paris, S. 164, Tabelle XXVIII. Fernerhin zitiert als Seeverkehr 70;
- 2) Indem sowohl für die Trampschifffahrt als auch für die Linienschifffahrt ein aufwertungsbedingter Einnahmefall in Höhe des Aufwertungssatzes der Berechnung zugrunde gelegt wird, ist es ohne Interesse, inwieweit die in der Studie der Treuarbeit erfaßte Spezialtonnage hinsichtlich der aufwertungsbedingten DM-Einnahmehinzuverrechnung der Trampschifffahrt oder Linienschifffahrt zuzurechnen ist.
- 3) Entsprechend den vorhergehenden Ausführungen werden die Umsatzerlöse und Charterkosten als 100 % devisenabhängig angesehen.

Unter Berücksichtigung der in Klammern angegebenen Prozentsätze ergeben sich für das Jahr 1970 folgende DM-Gegenwerte der in Devisen entstandenen Einnahmen und Ausgaben.

Tabelle 5: DM-Gegenwerte der devisenabhängigen Einnahmen und Ausgaben (1970)

	Tsd DM
Umsatzerlöse	2.663.982
Schiffsreisekosten	856.879
Personalkosten	24.086
Proviant	15.382
Ausrüstungs-, Reparatur-, Klassekosten	71.073
Versicherungen	48.101
Charterkosten	121.756
Verwaltungs-Linien- gemeinkosten	16.870

Die in Tabelle 5 aufgeführten DM-Gegenwerte der im Jahre 1970 in Devisen entstandenen Kosten und Erlöse sind - da die Aufwertung im Herbst 1969 erfolgte - bereits um den Aufwertungssatz gemindert; es wäre daher falsch, von diesen Beträgen noch einmal den Aufwertungssatz abzuziehen. Die aufwertungsbedingten DM-Erlöseinbußen und Kosteneinsparungen sind für das Jahr 1970 nur zu erhalten, wenn die in Tabelle 5 stehenden Zahlen als um den Aufwertungssatz gekürzte Werte verstanden werden, das heißt als $(100-x)$ Prozent, wobei x der Aufwertungssatz ist. Wäre im Jahre 1969 die DM nicht aufgewertet worden, müßten für das Jahr 1970 DM-Gegenwerte der in Devisen entstandenen Einnahmen und Ausgaben unterstellt werden, die sich

durch folgende Beziehung ermitteln ließen:

$$1) \quad Z : (100 - x) = Y : 100$$

oder

$$2) \quad Y = \frac{100 \cdot Z}{(100-x)}$$

Z¹⁾ entspricht den tatsächlichen DM-Gegenwerten der im Jahre 1970 in Devisen entstandenen Einnahmen und Ausgaben, Y²⁾ entspricht den DM-Gegenwerten der Devisenausgaben (Einnahmen) im Jahre 1970 ohne Berücksichtigung der Aufwertung im Herbst 1969, x stellt wiederum den Aufwertungssatz dar. Die Größen Z sind durch Tabelle 5 vorgegeben, der Aufwertungssatz x durch die Aufwertung im Herbst 1969. Allerdings ist nicht der Aufwertungssatz von 9,3 Prozent in Rechnung zu stellen, da die DM nur gegenüber dem Devisenausländer um diesen Aufwertungssatz teurer wurde. Für den Deviseninländer verliert dagegen die ausländische Währung zu einem etwas geringeren Prozentsatz an Wert, wie folgende Rechnung zeigt: Wenn bisher für 1 DM in fremder Währung eine Einheit zu zahlen war, ergeben sich nach einer Aufwertung der DM um 10 Prozent folgende Relationen:

$$\begin{aligned} 1,-- \quad \text{DM} &= 1,10 \text{ Deviseneinheiten} \\ 0,9091 \text{ DM} &= 1 \text{ Deviseneinheit} \end{aligned}$$

1)2) Z entspricht auf S. 138 und 139 Un und Kn_i,
Y entspricht auf S. 138 und 139 Uo und Ko_i.

Unter Berücksichtigung dieser Zusammenhänge ergibt sich für die DM-Aufwertung im Herbst 1969 für den Devisen-inländer eine Aufwertungsrate gegenüber dem Dollar und damit gegenüber den Fremdwährungen von 8,5 Prozent.

Mit Hilfe der Gleichung 2 lassen sich nun für die DM-Gegenwerte der in Devisen entstandenen Kosten und Erlöse im Jahre 1970 - ohne Berücksichtigung der Aufwertung im Herbst 1969 - folgende Werte ermitteln:

Tabelle 6: Aufwertungsbereinigte DM-Gegenwerte der devisenabhängigen Einnahmen und Ausgaben (1970)

	Tsd DM
Umsatzerlöse	2.911.455
Schiffsreisekosten	936.479
Personalkosten	26.323
Proviant	16.810
Ausrüstungs-, Reparatur, Klassekosten	77.675
Versicherungen	52.569
Charterkosten	133.066
Verwaltungs-Liniengemeinkosten	18.437

Zieht man die in Tabelle 6 ermittelten Werte von den entsprechenden Werten in Tabelle 5 ab, so erhält man für jede Kostenart die aufwertungsbedingten DM-Kosteneinsparungen und für die Erlöse die aufwertungsbedingten DM-Erlöseinbußen.

Tabelle 7: Aufwertungsbedingte Erlöseinbußen und
Kosteneinsparungen (1970)

	Tsd DM
Umsatzerlöse	- 247.473
Schiffsreisekosten	+ 79.600
Personalkosten	+ 2.237
Proviant	+ 1.428
Ausrüstungs-, Reparatur-, Klassekosten	+ 6.602
Versicherungen	+ 4.468
Charterkosten	+ 11.310
Verwaltungs-Liniengemeinkosten	+ 1.567

Der Aufwertungsverlust der Seeschifffahrt ergibt sich aus der Differenz zwischen der Summe der aufwertungsbedingten DM-Kosteneinsparungen und den aufwertungsbedingten DM-Erlöseinbußen. Der Aufwertungsverlust beträgt demnach für die erfaßte Tonnage rund 140 Millionen DM. Pro Aufwertungsprozent ergibt sich ein DM-Aufwertungsverlust in Höhe von 16,5 Millionen DM. Bezieht man den bei einer Aufwertung von 1 Prozent sich ergebenden DM-Aufwertungsverlust auf den Gesamtumsatz¹⁾ im Jahre 1970, so ergibt sich ein Wert von 0,61 Prozent. Es läßt sich somit festhalten, daß ein Prozent der DM-Aufwertung im Herbst 1969 - unter den gemachten Einschränkungen - für die deutsche Seeschifffahrt einen DM-Aufwertungsverlust zur Folge hatte, der 0,61 Prozent ihrer DM-Erlöse entsprach. Da der gefundene Prozentsatz - wie angeführt - als Höchstwert zu interpretieren ist, läßt sich vermuten, daß der tatsächliche DM-Aufwertungsverlust pro Aufwertungsprozent circa

1) Der erfaßten Tonnage.

0,5 bis 0,6 Prozent der DM-Erlöse der Seeschifffahrt entspricht. Bezogen auf die gesamte Tonnage der Seeschifffahrt¹⁾ ergibt sich demnach ein DM-Aufwertungsverlust pro Aufwertungsprozent zwischen 23 Millionen DM und 27,5 Millionen DM.²⁾

Die Auswirkungen der einseitigen DM-Aufwertung im Herbst 1969 auf die deutsche Seeschifffahrt können nicht mit den Auswirkungen des weltweiten Realignments - und der damit verbundenen DM-Aufwertung im Herbst 1971 - auf die deutsche Seeschifffahrt gleichgesetzt werden. Im Gegensatz zur einseitigen DM-Aufwertung im Herbst 1969 entstanden durch das Realignment Preiserhöhungsspielräume für die deutschen Reeder.³⁾ Diese Preiserhöhungsspielräume sind so zu erklären, daß auch Länder ihre Währungen gegenüber dem Dollar aufwerteten, unter deren Flagge ein wesentlicher Teil der Welthandelsflotte fährt.⁴⁾ Die Marktanteile dieser Länder zusammengekommen ermöglichten kompensatorische Ratenerrhöhungen. Begünstigt wurden diese Ratenerrhöhungen durch den Umstand, daß den Tonnagenachfragern in Ländern mit aufgewerteten Währungen - bei gegebenem Dollarratenniveau - geringere Frachtkosten in heimischen

1) Die erfaßte Tonnage (57,8 Prozent) erzielte einen Umsatz von 2.663 Millionen DM, die gesamte Tonnage demnach 4.608 Millionen DM. Der vom Verband Deutscher Reeder für das Jahr 1970 ausgewiesene Umsatz beläuft sich auf 4.881 Millionen DM. Vergleiche Der Schifffahrt-Brief, Herausgeber: Verband Deutscher Reeder, Hamburg 11.8.1971, S. 1.

2) Genaue Zahlen: 23.044 Tausend DM und 27.653 Tausend DM.

3) Siehe unten.

4) Allerdings haben die Länder Panama, Liberia und Griechenland ihre Wechselkurse gegenüber dem Dollar Ende 1971 unverändert gelassen. Unter der Flagge dieser Länder sind circa 30 Prozent der Wechseltonnage registriert.

Währungen entstanden. Die durch das weltweite Realignment bedingten Ratenerhöhungen belaufen sich in der Linienschifffahrt regelmäßig auf 5 bis 10 Prozent. Berücksichtigt man nur den "Preiseffekt" der DM-Aufwertung, ist davon auszugehen, daß die an Konferenzen mit Dollar-Fakturierung beteiligten deutschen Linienreeder - bei einer Aufwertungsrate der DM gegenüber dem Dollar um 13,6 Prozent - in der Regel DM-Erlöseinbußen in Höhe von 3,6 bis 8,6 Prozent erlitten haben. Der Prozentsatz des aufwertungsbedingten DM-Umsatzrückgangs ist somit im Verhältnis zur DM-Aufwertungsrate wesentlich kleiner als bei einseitiger DM-Aufwertung.¹⁾

Da die Aufwertungsrate der DM gegenüber dem Pfund Sterling nur 4,6 Prozent betrug, ist für denjenigen Teil der deutschen Linienschifffahrt, der an Konferenzen mit Pfund Sterling-Fakturierung beteiligt ist, sogar eine aufwertungsbedingte DM-Umsatzsteigerung von 0,4 bis 5,4 Prozent zu unterstellen. Selbst wenn man berücksichtigt, daß die hier angestellten Überlegungen eventuell sich ergebende aufwertungsbedingte Veränderungen der Tonnageauslastung nicht berücksichtigen, läßt sich vermuten, daß die DM-Aufwertung im Rahmen des weltweiten Realignments Ende 1971 - zumindest für die deutsche Linienschifffahrt - einen kaum nennenswerten DM-Aufwertungsverlust zur Folge gehabt haben dürfte. Diese Vermutung wird noch verstärkt, wenn man sich die aufwertungsbedingten DM-Kosteneinsparungen vergegenwärtigt.

1) Siehe S. 99 ff.

III. Formelmäßige Erfassung des Aufwertungsverlustes

Der DM-Aufwertungsverlust der Seeschifffahrt (A) ist zu ermitteln aus der Differenz zwischen aufwertungsbedingten DM-Erlöseinbußen (U) und aufwertungsbedingten DM-Kosteneinsparungen (K). Man erhält mithin als Beziehung für die Bestimmung des DM-Aufwertungsverlustes:

$$1. A = U - K$$

Der aufwertungsbedingte DM-Umsatzrückgang ergibt sich aus der Differenz zwischen den DM-Werten der devisenabhängigen Umsätze nach der Aufwertung (U_n) und den entsprechenden DM-Werten des gleichen Zeitraumes ohne Berücksichtigung der Wechselkurskorrektur (U_o), so daß sich für den DM-Umsatzrückgang schreiben läßt:

$$2. U = U_n - U_o$$

Für die DM-Werte der devisenabhängigen Umsätze nach der Aufwertung gilt folgende Beziehung:

$$3. U_n = U_t \cdot \frac{n}{100} ,$$

wobei U_t die tatsächlich nach der DM-Aufwertung erzielten Erlöse in DM sind; n spiegelt die Devisenabhängigkeit dieser Erlöse wider.¹⁾

Die DM-Gegenwerte der devisenabhängigen Erlöse nach der

1) Bei der Berechnung des DM-Aufwertungsverlustes der Seeschifffahrt im Jahre 1970 wurde unterstellt, daß die Einnahmen voll devisenabhängig sind; der Bruch $\frac{n}{100}$ hatte in diesem Falle den Wert 1. Entsprechend den getroffenen Feststellungen dürfte der Bruch tatsächlich einen Wert haben, der geringfügig unter 1 liegt.

Aufwertung ohne Berücksichtigung der Wechselkurskorrektur sind durch Gleichung 4. bestimmt:

$$4. \quad U_0 = \frac{U_n \cdot 100}{(100 - x)} \quad ,$$

wobei x der Aufwertungssatz ist.

Setzt man in Gleichung 4. für U_n den Wert aus Gleichung 3. ein, so ist:

$$4 \text{ a) } U_0 = \frac{U_t \cdot \frac{p}{100} \cdot 100}{(100 - x)} \quad \text{oder}$$

$$4 \text{ b) } U_0 = \frac{U_t \cdot p}{(100 - x)}$$

Die aufwertungsbedingten DM-Erlöseinbußen sind demnach gegeben durch die Beziehung:

$$5. \quad U = U_t \cdot \frac{p}{100} - \frac{U_t \cdot p}{(100 - x)}$$

Die aufwertungsbedingten DM-Kostenersparnisse sind bestimmt durch die Summe der Differenzen zwischen den DM-Werten der devisenabhängigen Kosten pro Kostenart nach der Aufwertung (Kn_i) und den entsprechenden DM-Werten des gleichen Zeitraumes ohne Berücksichtigung der Wechselkurskorrektur (Ko_i):

$$6. \quad K = \sum (Ko_i - Kn_i)$$

Für die Gegenwerte der devisenabhängigen Kosten nach der Aufwertung gilt pro Kostenart folgende Beziehung:

$$7. \quad Kn_i = Kt_i \cdot \frac{pi}{100}$$

Kt_i sind die tatsächlich nach einer Aufwertung zu entrichtenden DM-Ausgaben pro Kostenart, P_i gibt die Devisenabhängigkeit pro Kostenart an. Die DM-Gegenwerte der in Devisen zu entrichtenden Kosten pro Kostenart sind nach der Aufwertung ohne Berücksichtigung der Wechselkurskorrektur:

$$8. \quad Ko_i = \frac{Kn_i \cdot 100}{(100 - x)} \quad \text{oder}$$

$$8 \text{ a) } Ko_i = \frac{Kt_i \cdot p_i}{(100 - x)}$$

Für die aufwertungsbedingten DM-Kosteneinsparnisse ergibt sich demnach folgende Gleichung:

$$9. \quad K = \sum \frac{Kt_i \cdot p_i}{(100 - x)} - Kt_i \cdot \frac{p_i}{100}$$

Setzt man für U und K die in Gleichung 5. und 9. ermittelten Werte in Gleichung 1. ein, so wird der DM-Aufwertungsverlust durch die Beziehung

$$10. \quad A = \left(Ut \cdot \frac{p}{100} - Ut \cdot \frac{p}{(100 - x)} \right) - \sum \left(\frac{Kt_i \cdot p_i}{(100 - x)} - Kt_i \cdot \frac{p_i}{100} \right)$$

determiniert.

Diese Formel berücksichtigt nicht die DM-Kosteneinsparungen, die sich für die Seeschifffahrt durch die aufwertungsbedingte Abschwächung der Anpassungs-inflation im Inland ergeben. Bei kurzfristiger Betrachtung dürften diese Kosteneinsparungen nicht allzu groß sein, während sie bei langfristiger Betrachtung - unter Annahme eines wirksamen

internationalen Preiszusammenhangs - dem Aufwertungsverlust der Seeschifffahrt entsprechen dürften. Wird nämlich nicht aufgewertet, so führt unter anderem der internationale Preiszusammenhang allmählich zu einer Beseitigung der Unterbewertung der DM. Die Unternehmer können die durch die Unterbewertung der DM bedingten Mehrgewinne lediglich länger erzielen.¹⁾

1) Siehe hierzu die näheren Ausführungen auf S. 149 f.

G Exkurs: Kosteneinsparungen beim Kauf und
Verluste beim Verkauf von Schiffen

Anpassungen des Angebots an die aufwertungsbedingte Minderung der Rentabilität der fahrenden Tonnage waren im Jahre 1970 noch nicht erforderlich, da der Ratenboom des gleichen Jahres die Auswirkungen der DM-Aufwertung weitgehend überlagerte. Erst nach Abschwächung des Ratenbooms wurden die notwendigen kapazitätsorientierten Anpassungsmaßnahmen in den Jahren 1971 und 1972 vollzogen.¹⁾ Verträge über Schiffsverkäufe, die in Dollar fakturiert waren und vor der Aufwertung abgeschlossen wurden, führten für die deutschen Reeder zu DM-Verkaufseinbußen in Höhe des Aufwertungssatzes; es sei denn, die Reeder hatten sich gegen das Wechselkursrisiko durch Devisentermingeschäfte oder durch vertraglich vorgesehene Anpassungsklauseln für den Fall geänderter Währungsparitäten abgesichert. Ob bei Vertragsabschlüssen nach der DM-Aufwertung DM-Verkaufseinbußen hingenommen werden mußten, hängt vom Einzelfall ab. War das zu verkaufende Schiff in seinen Eigenschaften dem Konkurrenzangebot ähnlich, wird ein Verkauf des Schiffes für den Reeder in der Regel nur unter erheblichen DM-Preiseinbußen möglich gewesen sein. Hatte das Schiff hingegen besondere technische Eigenschaften, die es vom Konkurrenzangebot wesentlich unterschied, wird der Reeder in der Lage gewesen sein, die Folgen der DM-Aufwertung weitgehend auf den Käufer zu überwälzen.

1) Hierbei wurde die Alternative "Ausflaggen" dem echten Verkauf von Schiffen vorgezogen; siehe S. 184 ff.

Da die noch in Betrieb befindlichen Schiffe der deutschen Reeder ein potentiellcs Angebot an Zweithandtonnage darstellen, sind die Auswirkungen der DM-Aufwertung auch auf den DM-Wert der gesamten deutschen Tonnage zu berücksichtigen; der DM-Verkaufswert der Schiffe ist - entsprechend den obigen Ausführungen - in der Regel gesunken.

Werften fakturieren in der Regel in heimischer Währung. Die deutschen Reeder dürften somit bei den von ausländischen Werften im Jahre 1970 an sie abgelieferten Schiffen in größerem Umfang DM-Anschaffungskosten eingespart haben.¹⁾ Bei langfristiger Betrachtung ist davon auszugehen, daß den deutschen Reedern auch bei Vergabe von Neubaufträgen an deutsche Werften erhebliche aufwertungsbedingte DM-Kosteneinsparungen zugute kommen. Nach der DM-Aufwertung erhöhten sich die Preise - in Dollar- der auf deutschen Werften gebauten Schiffe "automatisch"²⁾ in Höhe des Aufwertungssatzes. Da die deutschen Werften - ähnlich den deutschen Reedern - in engen Konkurrenzbeziehungen zu ausländischen Anbietern stehen,³⁾ müssen sie - um weiterhin konkurrenzfähig zu bleiben - ihre DM-Preise senken. In Zeiten stark steigender Neubaupreise werden die DM-Preissenkungen in geringeren Zuwachsraten gegenüber den Neubaupreisen im Ausland ihren Niederschlag finden.

1) Von den Schiffszugängen des Jahres 1970 wurden 35 Neubauten mit 503.392 BRT im Ausland (41,1 %) fertiggestellt; 32.736 BRT (2,7 %) kamen von Werften der DDR. Vergleiche L.L.V. Jolmes, Die Seewirtschaft im Jahre 1970/71, in: Jahrbuch des Schiffahrtwesens, 10. Folge, Darmstadt 1971, S. 13.

2) "Umrechnungseffekt" der DM-Aufwertung.

3) Vergleiche Weniger Aufträge für die Werften, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 26. Januar 1972; Die Werften schlagen Alarm, in: Blick durch die Wirtschaft vom 6. Mai 1972.

VIERTES KAPITEL:

Mögliche Währungssysteme und hierdurch entstehende Besonderheiten für die Seeschifffahrt

Will man die Wirkung einer Aufwertung beurteilen, so darf man die Untersuchung nicht nur ausschließlich auf die Paritätsänderung abstellen, sondern man muß auch die vorausgegangene Entwicklung sehen. Da die Entwicklung vor einer Wechselkursänderung weitgehend von der Ausgestaltung des Währungssystems abhängt, ergibt sich die Notwendigkeit, Besonderheiten darzulegen, die für die Seeschifffahrt (Exportwirtschaft) bei unterschiedlichen Währungssystemen entstehen.

A Stufenflexibilität

I. Das Währungssystem von Bretton Woods

Die institutionellen Grundlagen des heutigen internationalen Währungssystems wurden 1944 auf der Konferenz von Bretton Woods mit der Gründung des Internationalen Währungsfonds gelegt.

Eine Paritätsänderung soll nach den Statuten des Internationalen Währungsfonds nur dann vorgenommen werden, wenn ein "fundamentales Ungleichgewicht" der Zahlungsbilanz vorliegt. Der Begriff des "fundamentalen Ungleichgewichts" ist im internationalen Währungsabkommen nicht näher definiert, sondern bleibt der Entscheidung des Exekutivorgans überlassen.

Da das Währungssystem Änderungen der Paritäten unter bestimmten Umständen in Stufen zuläßt, spricht man von einer Stufenflexibilität (managed flexibility) der Paritäten. "Dieses System kombiniert feste Wechselkurse mit fallweisen Änderungen der Paritäten über längere Perioden."¹⁾

Gemäß den Richtlinien des Internationalen Währungsfonds sind die Mitglieder, in Zusammenarbeit mit dem Fonds, verpflichtet, die Stabilität der Wechselkurse zu sichern, wobei Abweichungen von der Parität ursprünglich in Höhe von maximal ein Prozent nach oben und unten zugelassen waren.²⁾ Auf der Washingtoner Währungskonferenz im Dezember 1971 wurde die Möglichkeit der Erweiterung der Bandbreiten auf $\pm 2,25$ Prozent geschaffen.³⁾

Für die Bundesrepublik ergab sich, wie für alle anderen Mitgliedstaaten des Europäischen Währungsabkommens, eine zusätzliche Verschärfung dieser Stabilitätsbestimmungen, da sie sich im Europäischen Währungsabkommen verpflichtet hatte, die Bandbreiten auf $\pm 0,75$ Prozent zu be-

-
- 1) E. Schneider, Zahlungsbilanz und Wechselkurs, Eine Einführung in die monetären Probleme internationaler Wirtschaftsbeziehungen, Tübingen 1968, S. 185. Schneider weist gleichzeitig darauf hin, daß in der Praxis das System jedoch immer mehr zu einem System fester Wechselkurse geworden ist.
 - 2) Vergleiche Artikel IV der Satzung des IWF. Sobald die Wechselkurse den oberen beziehungsweise den unteren Interventionspunkt erreichen, müssen die Zentralbanken zur Kurssicherung auf den Devisenkassamärkten intervenieren.
 - 3) Von der Möglichkeit der Bandbreitenerweiterung hatten bis 20. Januar 1972 45 Länder Gebrauch gemacht.

schränken.¹⁾ Seit April 1972 beträgt die Begrenzung der Bandbreiten für die Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft $\pm 1,125$ Prozent.²⁾

Formell gesehen, bedeutet eine Paritätsänderung der DM im System des internationalen Währungsfonds die neuerliche Fixierung des DM-Paritätswertes im Verhältnis zum US-Dollar auf einem höheren (Aufwertung) oder niedrigeren (Abwertung) Stand. Da aber alle Mitglieder des Internationalen Währungsfonds ihre Währungsparitäten gegenüber dem Dollar fixiert haben, wirkt sich zum Beispiel eine Aufwertung der DM gegenüber allen anderen Währungen in gleicher Weise wie gegenüber dem Dollar aus.³⁾ Die Festlegung des Aufwertungssatzes fällt in der Bundesrepublik unter die Entscheidungsbefugnis der Bundesregierung.

II. Beurteilung

1. Friktionsverluste in der Exportwirtschaft

Bei einem Festhalten an fixierten Wechselkursen trotz bestehender internationaler Preis- und Kostenunterschiede wird "den Unternehmen ... bei einer unterbewerteten Währung eine Zeitlang suggeriert, die bessere Erlös-Kosten-Relation im Auslandsgeschäft bleibe auf die Dauer erhal-

-
- 1) In der Praxis des letzten Jahrzehnts haben Notenbanken sogar nicht selten versucht, die Kassakurse in einem noch engeren Band zu halten.
 - 2) Vergleiche Auftakt der Währungsgemeinschaft am 24. April 1972, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12.4.1972.
 - 3) Vergleiche hierzu im Gegensatz die Situation bei flexiblen Wechselkursen auf S. 160f.

ten."¹⁾ Der Wechselkurs gibt, weil er nicht dem Marktpreis entspricht, der Exportwirtschaft und damit der Seeschifffahrt falsche Marktinformationen: Grenzbetriebe der Seeverkehrswirtschaft, die sich bei einem "marktgerechten" Wechselkurs schon lange als unrentabel erwiesen hätten, werden durch eine unterbewertete Währung subventioniert und damit über Wasser gehalten. Sie wären bei gleichgewichtigen Wechselkursen allmählich aus dem Markt verdrängt und nicht plötzlich - nach der stufenartigen Korrektur des Wechselkurses - mit den "marktgerechten" Preisrelationen konfrontiert worden.

Je länger hingegen die deutsche Seeschifffahrt von den falsch fixierten Wechselkursen der DM gegenüber den Auslandswährungen profitierte und je länger die Reeder mit hin dazu veranlaßt wurden, "ihre Gewinnsituation vor der Aufwertung als 'normal' und nicht als Konsequenz einer wechselkursbedingten Wettbewerbsverzerrung (Valutadumping) anzusehen",²⁾ um so schmerzhafter und verlustreicher mußte nach einer Aufwertung die unvermeidliche (Rück-) Anpassung der Produktionskapazitäten empfunden werden. Es kam zu den mit Recht gefürchteten Umstellungsschwierigkeiten, die nicht ohne Reibungsverluste zu vollziehen sind. Die notwendige sprunghafte Veränderung des Wechselkurses mußte die Seeschifffahrt als störend empfinden.

1) Sieghard Rometsch, Monetäre Integration - Das Problem einer Währungsunion im Gemeinsamen Markt; Frankfurt 1968, S. 67.

2) H. Giersch, Flexible Wechselkurse, Ein Instrument zur Sicherung von Stabilität und außenwirtschaftlicher Stetigkeit?, in: Kieler Diskussionsbeiträge zu aktuellen wirtschaftspolitischen Fragen, Heft 10, Kiel, Juni 1971, S. 32.

Eine gleitende Anpassung des Wechselkurses der DM hätte Veränderungen in der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt schon früher erkennbar gemacht und zu Umstellungsmaßnahmen in der Seeschifffahrt geführt.

2. Anpassungsinflation als Folge der Unterbewertung

Ein Land, das verhältnismäßig günstige Voraussetzungen dafür hat, einen hohen Beschäftigungsgrad mit einem hohen Maß an Geldwertstabilität zu kombinieren, kann diese Voraussetzungen nicht nutzen, wenn es wirtschaftlich eng mit stärker inflationierenden Ländern verflochten ist und feste Wechselkurse hat.¹⁾ Werden nämlich trotz unterschiedlicher Inflationsraten die Wechselkurse unverändert beibehalten, so steigt in dem Land mit relativ niedrigen Inflationsraten das Preisniveau.

Der Inflationsimport in das relativ preisstabile Land erfolgt hierbei unter anderem über den internationalen Preiszusammenhang.²⁾ Es wird kaum bezweifelt, daß auch die hohen Devisenzuflüsse die inflationäre Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland begünstigt haben.

Besteht im Ausland bei staatlich fixierten Wechselkursen

-
- 1) Vergleiche W. Kasper, Zur Frage größerer Wechselkursflexibilität, Fazit aus der Diskussion und ein Beispiel zur Illustration, Forschungsberichte des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Band 113, Tübingen 1970, S. 35.
 - 2) Vergleiche hierzu insbesondere G. Fels, Der internationale Preiszusammenhang, Eine Studie über den Inflationsimport in der Bundesrepublik Deutschland, Köln, Bonn, München, Berlin 1969.

ein höheres Preisniveau als im Inland, dann haben die deutschen Reeder gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten Wettbewerbsvorteile in Form niedrigerer Kostengüterpreise. Soweit Kostengüter im Ausland beschafft werden müssen, wirkt sich die höhere Inflationsrate auch auf die Kosten der deutschen Reeder aus.¹⁾ Mit der durch die Unterbewertung der DM bewirkten Anpassungs-inflation geht der kostenbedingte Wettbewerbsvorsprung der deutschen Reeder verloren. Die deutschen Reeder werden veranlaßt, die Preiserhöhungsspielräume, die sich für sie durch die Unterbewertung der DM auf den internationalen Frachtenmärkten ergeben haben, zu nutzen. Hiergegen mag nun eingewandt werden, daß die deutsche Seeschifffahrt keine Preiserhöhungsspielräume auf den internationalen Frachtenmärkten hatte. Dies gelte insbesondere für die Linienschifffahrt, für die die Raten durch die Konferenzen gebunden seien. Der Einfluß der deutschen Linienreeder sei in den Konferenzen und damit auf die Höhe der Frachtraten sehr gering.²⁾ Allerdings muß bei dieser Argumentation folgendes beachtet werden. In den Konferenzen sind vielfach schon Ratenerhöhungen wegen der Steigerung des Kostenniveaus in anderen Seeschifffahrtsländern von den ausländischen Reedern durchgesetzt worden. Die inflationsbedingten Preiserhöhungsspielräume kamen den deutschen Reedern durch allgemeine Ratenerhöhungen der Konferenzen bereits vorher zugute. Die exportinduzierte

1) Zu den Devisenanteilen bei den Ausgaben für einzelne Kostengüter siehe S. 1¹⁰ ff.

2) Siehe S. 8 f.

Anpassungs-inflation und der damit verbundene Kostendruck hätten im deutschen Seeschiffahrtsbetrieb lediglich zum Wegfall eines kostenbedingten Konkurrenzvorsprungs gegenüber ausländischen Reedern geführt.

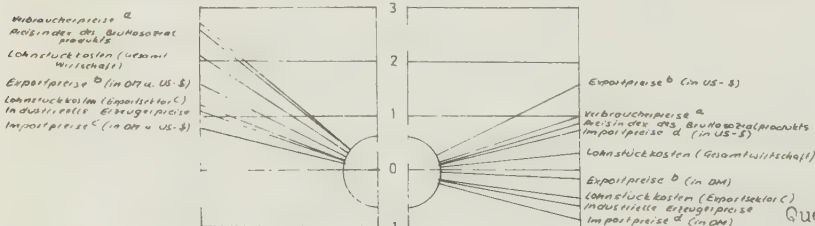
Fällt eine stufenweise Aufwertung in die Phase einer Anpassungs-inflation, werden die von der Aufwertung ausgehenden Umstellungsschwierigkeiten der Seeverkehrswirtschaft noch vergrößert; es verschlechtert sich - bedingt durch die Aufwertung - die DM-Erlössituation, während davon ausgegangen werden muß, daß eine durch die Aufwertung bedingte Beruhigung der Anpassungs-inflation erst mit einem time-lag von mehreren Monaten zu verzeichnen ist.¹⁾

Abbildung 16 veranschaulicht, wie sich die Preise und Kosten von 1964 bis 1969 tatsächlich in der Bundesrepublik

Abbildung 16: Preis- und Kostenstruktur bei festem und flexiblen DM-Kurs

Durchschnittliche jährliche Veränderung 4 Hj. 1963 gegenüber 4 Hj. 1964
in %H

TATSÄCHLICHE ENTWICKLUNG BEI FESTEM WECHSELK. MÖGLICHE ENTWICKLUNG BEI FLEXIBLEM WECHSELKURS



Quelle:

W. Kasper,
a.a.O.,
S. 83.

^a Preisindex für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte. - ^b Index der Verkaufspreise für Auslands-güter -
^c Kohlenbergbau, Eisenhüttenindustrie, Zichtereien und Metallwerke, NW-Metallindustrie (einschließlich
NE-Beräugnisse), Mineralölverarbeitung, Chemische Industrie (einschließlich Kohlenwerkstoffindustrie),
Stahl- u. Metallindustrie, Maschinenbau, Straßenfahrzeugbau, Schiffbau, Elektrotechnische Industrie,
Elektromechanische u. optische sowie Uhrenindustrie, Stahlverformung, Eisen-, Blech- und Metallwarenindustrie,
Musikinstrumenten-, Sportgeräte-, Spiel- und Schmuckwarenindustrie, Textilindustrie -
^d Index der Einkaufspreise für Auslands-güter

1) Bei dieser Argumentation wurden nicht die aufwertungsbedingten DM-Kosteneinsparungen berücksichtigt.

entwickelt haben, "und wie sie sich bei interner und nach außen gerichteter Stabilitätspolitik wahrscheinlich verändert hätten", ¹⁾ mit anderen Worten, wie groß die Anpassungsinflation in der Bundesrepublik Deutschland war.

So stiegen die Lohnstückkosten im Exportbereich während des genannten Zeitraums tatsächlich um 1,1 bis 1,2 Prozent pro Jahr, während sie bei flexiblen Wechselkursen leicht gesunken wären. Berücksichtigt der Lohnstückkostenindex für die Exportwirtschaft auch nicht die Löhne der Seeschifffahrt, dürften sich für die Seeschifffahrt doch ähnliche Lohnentwicklungen innerhalb dieses Zeitraums feststellen lassen. Bei flexiblen Wechselkursen wären somit für die Seeschifffahrt erhebliche Lohnkosteneinsparungen gegenüber der jetzigen Situation möglich gewesen.

3. Geringere Wirksamkeit der Geldpolitik der Notenbank

Bei fixierten Wechselkursen und Konvertibilität der Währungen kann es der Notenbank auf die Dauer nicht gelingen, die durch die Zahlungsbilanzüberschüsse herbeigeführte Aufblähung des nationalen Geldvolumens und somit die importierte Inflation wirkungsvoll zu bekämpfen. Eine restriktive Geld- und Kreditpolitik hätte lediglich einen verstärkten Geld- und Devisenzufluß zur Folge. Dies wird

1) W. Kasper, a.a.O., S. 83/84. In seiner Analyse geht Kasper von der Annahme aus, daß seit 1964 Wechselkursflexibilität der DM gegeben sei. Gleichzeitig seien Preisstabilität, Vollbeschäftigung und stetiges Wachstum angestrebt worden. Aus bereits vorliegenden Unterlagen von Kasper entstand unter anderem auch der Abschnitt "Wenn die Mark Flexibel wäre" im Sachverständigengutachten 1969/70. Vergleiche die näheren Ausführungen zu der Analyse von Kasper auf S. 179 ff.

besonders deutlich, wenn man die Zinssätze für Drei-Monatsgelder der DM- im Verhältnis zu anderen wichtigen Währungen und die durch die Zinsdifferenz bedingten Veränderungen der Währungsreserven betrachtet.

Schaubild 19¹⁾ läßt erkennen, daß das stark ausgeprägte Zinsgefälle zum Ausland - vor allem in der Zeit von Anfang 1970 bis Anfang 1971 - in der die Bundesrepublik angesichts hoher Preissteigerungen im Inland nicht bereit war, die Zinsen zu senken - zu großen Devisenzuflüssen führte.²⁾ Von Anfang 1970 bis Ende Mai 1971 hatte die Bundesbank aufgrund ihrer Interventionspflicht auf den Devisenmärkten Dollar im Gegenwert von rund 45 Milliarden DM aufnehmen müssen. Konnte auch ein beträchtlicher Teil des Geldes in der Mindestreserve und durch Kürzung der Rediskontkontingente gebunden werden, so verblieb immerhin noch ein Betrag, der die freien Liquiditätsreserven der Kreditinstitute in großem Umfang erhöhte.³⁾ Diese Vermehrung der inländischen Liquidität führte zu einer weiteren Anregung der Konjunktur.

Die Inflationstendenzen werden somit durch die Geldzuflüsse noch verstärkt, der Kostendruck auf die Gesamt-

1) Siehe Anhang.

2) Wird eine Stufenaufwertung erwartet, und rechnen die internationalen Anleger zu den tatsächlichen Zinsen die erhofften Aufwertungsgewinne hinzu, kann es sogar zu einer inflatorischen Liquiditätsschwemme - wie vor der DM-Aufwertung im Herbst 1969 - kommen. Siehe Schaubild 18, Anhang.

3) Die freien Liquiditätsreserven der Kreditinstitute waren von ihrem Tiefstand im März 1970 (15,2 Milliarden DM) auf 34,5 Milliarden DM im Mai 1971 angewachsen. Vergleiche Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, Jahresgutachten 1971, Drucksache VI/2847, Bonn, November 1971, S. 55.

wirtschaft und damit auch auf die Seeschiffahrtbetriebe nimmt zu. Soll dieser Aufblähung des nationalen Geldvolumens durch Devisenzuflüsse bei unveränderten Wechselkursen entgegengetreten werden, verbleibt als letzter Ausweg nur noch die Beschränkung des internationalen Kapital- und Geldverkehrs. Die negativen Auswirkungen der Beschränkung des internationalen Kapitalverkehrs für die Seeschiffahrt sollen im nächsten Abschnitt untersucht werden.

4. Die Gefahr der Beschränkung des internationalen Geld- und Kapitalverkehrs - Das Bardepotgesetz -

Als Lehre aus der Währungsgeschichte der sechziger Jahre scheinen folgende Punkte erwähnenswert:

"Der Konflikt zwischen binnenwirtschaftlichen und außenwirtschaftlichen Zielsetzungen tritt im gegenwärtigen internationalen Währungssystem mit fortschreitender internationaler Verflechtung immer schärfer zu Tage.

In diesem Konflikt ist die Gefahr von erneuten Beschränkungen des internationalen Kapital- und Handelsverkehrs groß. Es besteht die Neigung, Vorteile aus der internationalen Arbeitsteilung zu opfern, nur um bestehende Paritäten aufrecht zu erhalten."¹⁾

Für die deutsche Exportwirtschaft und speziell die deutschen Reeder läßt sich hieraus folgendes ableiten:

1) W. Kasper, a.a.O., S. 28.

Die Reeder müssen im System der Stufenflexibilität ständig damit rechnen, daß administrative Beschränkungen der außenwirtschaftlichen Beziehungen zur Wiederherstellung des Zahlungsbilanzgleichgewichts schwerwiegende Nachteile haben können. Besonders augenscheinlich wurde dies durch die Einführung der Bardepotpflicht.¹⁾

Die Anwendung der Bardepotverordnung zielt erklärtermaßen darauf ab, weitere Devisenzuflüsse abzuwehren, um die Bemühungen der Bundesregierung und der Bundesbank zur Wiederherstellung der Preisstabilität außenwirtschaftlich abzusichern. Nach dem Bardepotgesetz müssen bis zu 50 Prozent der Auslandskredite, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Abwicklung von Waren- und Dienstleistungsgeschäften stehen, bei der Bundesbank unverzinslich hinterlegt werden. Durch diese Maßnahme erhöht sich die effektive Zinsbelastung von Auslandskrediten. Für die Berechnung der Wirkung eines Bardepotsatzes, der einen niedrigeren ausländischen Nettozins auf das inländische Zinsniveau anhebt, ergibt sich folgende Formel:²⁾

$$\text{Bardepotsatz} = \frac{\text{Nettozinsdifferenz zum Ausland}}{\text{Zinssatz im Inland}} \times 100$$

Mit einem Bardepot soll den Unternehmern der Anreiz für eine Kreditaufnahme im Ausland genommen werden. Am

11. Februar 1972 hätte beispielsweise ein Bardepotsatz von 22 Prozent ausgereicht, um eine Kreditaufnahme im Aus-

1) Am 1. März 1972 in Kraft getreten.

2) Vergleiche R. Pohl, W. Filc und L. Hübl, Diskontsenkung/Bardepotgesetz (I), Die Fehlkalkulation der Bundesbank, in: Wirtschaftswoche, Der Volkswirt, Aktionär, Nr. 10, 26. Jahrgang, 10.3.1972, S. 35.

land zu verhindern.¹⁾ Tatsächlich betrug der Bardepotsatz jedoch 40 Prozent.

Das Bardepotgesetz sieht im einzelnen folgende Bestimmungen vor. Grundsätzlich unterliegen alle im Ausland aufgenommenen Kredite den Bardepotvorschriften. Bardepotfrei bleiben für Fluggesellschaften und Schiffsreedereien die laufenden Kredite in Devisen, die für die Aufrechterhaltung des Flug- und Schiffsverkehrs im Ausland erforderlich sind, nicht dagegen Investitionskredite. Von den depotpflichtigen Verbindlichkeiten können deutsche Unternehmen Exportforderungen als Freibetrag abziehen. Auslandskredite bis zu einer Freigrenze von 500.000 DM¹⁾ werden nicht der Depotpflicht unterworfen.

Die Belastungen für die deutsche Seeschifffahrt durch Einführung der Bardepotpflicht sind augenscheinlich. Wenn auch Teilbereiche der Auslandspositionen der Reeder von der Depotpflicht ausgenommen bleiben, so wird mit der Verordnung den deutschen Reedern doch die Möglichkeit genommen, durch Inanspruchnahme von billigeren Auslandskrediten die Kapitalkosten zu senken.³⁾ Die Möglichkeit, den Schwankungen der Währungsparitäten durch eine größere Kreditaufnahme im Ausland zu begegnen, wird reduziert.

1) Siehe S. 154, Fußnote 2.

2) Bei Inkrafttreten der Bardepotverordnung betrug die Freigrenze zwei Millionen DM.

3) "Eine ausländische Finanzierung für Neubauten im Ausland durchzuführen, wird zwar nicht durch das Bardepotgesetz verhindert, ein Bau im Ausland führt jedoch regelmäßig zur Versagung einer innerstaatlichen Neubauförderung und damit zu einer Kostenmehrbelastung, die in vielen Fällen die Wettbewerbsfähigkeit des Schiffes ausschließt." Die Deutsche Seeschifffahrt 1971/72, Eine Dokumentation, Verband Deutscher Reeder, Hamburg, Februar 1972, S. 18.

Aber auch die negativen Nebenwirkungen, die sich durch die Einführung des Bardepotgesetzes ergeben, sollten nicht übersehen werden. "Es ist anzunehmen, daß aufgrund der Bardepotpflicht ein Großteil der Kreditaufnahme im Ausland unterbleibt. Die Folge ist eine zusätzliche Kreditnachfrage im Inland, die Zinssteigerungen nach sich zieht. Mit dem Abbau von Auslandskrediten sinkt die Bankenliquidität, da im gleichen Maße Devisen ins Ausland abfließen. Die Zinssteigerungen werden also auch von der Kreditangebotsseite her gestützt."¹⁾ Den Reedern wird somit nicht nur die Möglichkeit genommen, billigere Kredite im Ausland in Anspruch zu nehmen, sondern sie haben auch mit einer Verteuerung der Kapitalkosten bei inländischer Kreditaufnahme zu rechnen.

5. Unterschiedliche Unterbewertung gegenüber anderen Währungen

Bei einer Paritätsänderung in Stufen handelt es sich um eine einseitige, gegenüber allen anderen Währungen gleich große Wechselkurskorrektur. Wenn nicht gleichzeitig auch die Paritäten anderer Währungen geändert werden, ist es unmöglich, die unterschiedlich hohe Unterbewertung der DM gegenüber anderen Währungen zu beseitigen. Gegenüber einigen Währungen wird die Paritätsänderung zu groß, gegenüber anderen zu niedrig ausfallen.²⁾ Da in der Seeschifffahrt

1) R. Pohl, W. Filc und L. Hübl, Diskontsenkung, Bardepotgesetz (II), Die Folgen für die Konjunktur, in: Wirtschaftswoche, Der Volkswirt, Aktionär, 26. Jahrgang, Nr. 11, 17.3.1972.

2) Vergleiche R. Carstens, Die Aufwertungsdebatte, Kieler Studien, Forschungsberichte des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Band 63, Tübingen 1963, S. 78 f.

auch Frachtraten in "local currencies" vereinbart werden, besteht die Gefahr, daß sich bei einer Überbewertung der DM gegenüber diesen Währungen¹⁾ für die heimische Seeschifffahrt DM-Erlöseinbußen einstellen, die nicht auf einer Bereinigung der wechsellkursbedingten Wettbewerbsverzerrungen, sondern im Gegenteil auf einer Institutionalisierung dieser Wettbewerbsverzerrungen beruhen. Wenn auch diese Erlöseinbußen im Verhältnis zu den gesamten Erlösen der Seeschifffahrt nur einen geringen Prozentsatz ausmachen, wird doch einmal mehr deutlich, wie wenig ein Währungssystem mit Paritätsänderungen in großen Sprüngen dem "realen" Marktgeschehen Rechnung tragen kann. Wären alle Währungen flexibel oder würden die staatlich fixierten Wechselkurse häufiger in kleinen Schritten geändert, würden sich je nach der Zahlungsbilanzsituation Deutschlands gegenüber anderen Ländern unterschiedliche - aber marktgerechte - Paritätsänderungssätze herausbilden.²⁾ Ferner ist zu beachten, daß sich durch die teilweise Überbeziehungsweise Unterbewertung der heimischen Währung neue ungleichgewichtige Zahlungsbilanzsituationen herausbilden können.³⁾ Dadurch entsteht ein Zwang, abermals die fixierten Paritäten zu ändern oder den internationalen Handels- und Kapitalverkehr zu beschränken. Beides ist für die Seeschifffahrt aus den bereits beschriebenen Gründen als Nachteil anzusehen.

1) Daß es zu einer Überbewertung der DM gegenüber den Währungen unserer wichtigsten Handelspartner kommt, erscheint infolge der starken Interessenvertretung der Exportwirtschaft unwahrscheinlich.

2) Siehe S. 160f.

3) Falls kein Ausgleich der Zahlungsbilanz durch die "Kompensation der Aktiv- und Passivposten" eintritt.
Vergleiche R. Carstens, a.a.O.. S. 79.

Eine etwas günstigere Situation dürfte sich ergeben, wenn die Neufestsetzung der Paritäten in Form eines multilateralen Realalignments erfolgt, wie es auf der Washingtoner Währungskonferenz Ende 1971 vereinbart wurde. Die DM-Parität wurde nicht gegenüber allen übrigen Währungen der Welt mit einem gleichen Prozentsatz verändert, sondern es kamen differenzierte Aufwertungssätze zustande. Die grundlegende Neubewertung zahlreicher Währungen führte, gemessen an den verabredeten "Mittelkursen", zu einer gewogenen durchschnittlichen Aufwertungsrates der DM:

gegenüber der gesamten übrigen Welt um
etwa 6,3 Prozent;

gegenüber den wichtigsten OECD-Ländern
um 4,8 Prozent und

gegenüber unseren europäischen Partnern
um 3,5 Prozent. 1)

Durch ein solches weltweites Realignment lassen sich zwar die beschriebenen Gefahren einer einseitigen, gegenüber allen anderen Währungen gleich großen Wechselkursänderung vermindern, aber in aller Regel nicht ganz vermeiden.

6. Die Gefahr der Fixierung eines politischen Wechselkurses

Das Verfahren der Stufenflexibilität bietet keine Gewähr dafür, daß durch eine Paritätsberichtigung der "richtige", den Marktverhältnissen entsprechende Kurs der betreffenden

1) Vergleiche Erklärung der Bundesregierung zur Währungspolitik, abgegeben von Bundesminister Professor Schiller am 19.1.1972 vor dem Deutschen Bundestag, in: Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, Bonn, 20.1.1972, S. 5.

Währung gefunden wird. "Es besteht im Gegenteil die Gefahr der Fixierung nicht eines ökonomischen, sondern eines "politischen" und damit aller Wahrscheinlichkeit nach falschen Kurses, der den Angebots- und Nachfrageverhältnissen auf dem Devisenmarkt nur sehr bedingt Rechnung tragen kann."¹⁾ Durch das Denken in Aufwertungsverlusten werden die verantwortlichen Instanzen geradezu dazu verleitet, "die Aufwertungssätze zu niedrig zu wählen und damit gleichzeitig noch eine Anpassungs-inflation in Kauf zu nehmen, was es dann den Kritikern einer Aufwertung leicht macht, die paradoxe Behauptung aufzustellen, eine Aufwertung habe nicht einen preisdämpfenden, sondern einen preissteigernden Effekt."²⁾

Ein in Abhängigkeit von wahltaktischen Gesichtspunkten und Gruppeninteressen zu niedrig gewählter Aufwertungssatz löst eine Anpassungs-inflation aus. Grenzbetriebe der Seeverkehrswirtschaft werden, solange die Anpassungs-inflation noch nicht abgeschlossen ist, durch die unterbewertete Währung subventioniert. Alle anderen Unternehmen können sich einer künstlich verbesserten Ertragslage erfreuen. Damit werden Anreize zur Schaffung neuer Kapazitäten gegeben, die nur wegen wechselkursbedingter Wettbewerbsverzerrungen gewinnbringend eingesetzt werden können.

1) M. Schaitel, Das Problem einer Paritätsänderung (Aufwertung) der D-Mark zum Ausgleich der Zahlungsbilanz, Dissertation, Freiburg 1959, S. 20.

2) H. Giersch, Flexible Wechselkurse, a.a.O., S. 34.

B. Flexible Wechselkurse

I. Flexibilität mit und ohne staatliche Intervention

Der Begriff flexible Wechselkurse wird als Oberbegriff für ein System verwendet, in dem der Wechselkurs durch Angebot und Nachfrage auf den Devisenmärkten bestimmt wird. Der Wechselkurs steigt, wenn die Nachfrage nach ausländischen Devisen größer ist als das Angebot. Der Wechselkurs sinkt, wenn die Nachfrage nach Devisen kleiner ist als das Angebot. Im Gegensatz zu fixierten Wechselkursen, bei denen bei einer Paritätsänderung der DM der gleiche Paritätsänderungssatz gegenüber allen Währungen angewendet wird, bilden sich bei flexiblen Wechselkursen, je nach der Zahlungsbilanzsituation Deutschlands gegenüber anderen Ländern, unterschiedliche Paritätsänderungssätze heraus.¹⁾ Die Flexibilität der Wechselkurse ist somit die einfachste Lösung, in- und ausländische Preis- und Lohnniveaus aneinander anzugleichen. Innerhalb des Systems flexibler Wechselkurse lassen sich zwei Unterformen unterscheiden: Verzichteten die Zentralbanken oder entsprechende Währungsinstanzen an den Devisenmärkten auf jegliche Interventionen zur Kurspflege, so kann von völlig flexiblen Wechselkursen gesprochen werden. Bei Interventionen an den Devisenmärkten zwecks Kurspflege - um zum Beispiel extreme Schwankungen oder kurzfristige Ausschläge zu verhindern - empfiehlt es sich von einem System kontrollierter Wechselkursflexibilität zu spre-

1) Diese Aussage trifft natürlich nur zu, wenn alle Währungen flexibel sind.

chen.¹⁾

Die meisten Vorschläge für eine größere Wechselkursflexibilität, die seit Beginn der sechziger Jahre die währungspolitische Diskussion beherrschen, zielen auf einen erweiterten, aber nicht unbegrenzten Spielraum für Wechselkursbewegungen ab. Als grundsätzliche Elemente liegen den Vorstellungen meistens zugleich eine Bandbreitenerweiterung und eine Verschiebung des Bandes zugrunde.²⁾

II. Das Argument des Kursrisikos

1. Flexibilität ist nicht gleich Instabilität

Die Abneigung der Reeder gegen flexible Wechselkurse richtet sich vornehmlich gegen eine angebliche Erhöhung des Unsicherheitsfaktors im Reedereigeschäft.³⁾ Erhebliche Schwankungen der Wechselkurse zwischen Erstellung und Bezahlung der erbrachten Seetransportleistung würden ihnen die Kalkulationsbasis entziehen; das gleiche gelte für die Vergabe von Schiffsneubauten an das Ausland und den Verkauf von Zweit-Hand-Tonnage an ausländische Reeder, da auf beiden

1) F.J. Clauß, der sechs Arten der Wechselkursgestaltung unterscheidet, spricht in diesem Falle von absoluter (freier) oder relativer (manipulierter) Flexibilität. Vergleiche F.J. Clauß, Möglichkeiten elastischer Wechselkurspolitik, in: Konjunkturpolitik, 8. Jahrgang, 1962, S. 103.

2) Vergleiche hierzu insbesondere J. Black, A Proposal for the Reform of Exchange Rates, in: The Economic Journal, Volume 76, 1966, S. 288 ff. H. Lipfert und R. Wittgen, Limitierte Stufenflexibilität als Mittelweg, in: Der Volkswirt, Jahrgang 16, 1962, S. 484 ff.; Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, Jahresgutachten 1966/67, Expansion und Stabilität, Stuttgart und Mainz 1966, Ziffer 268 ff.

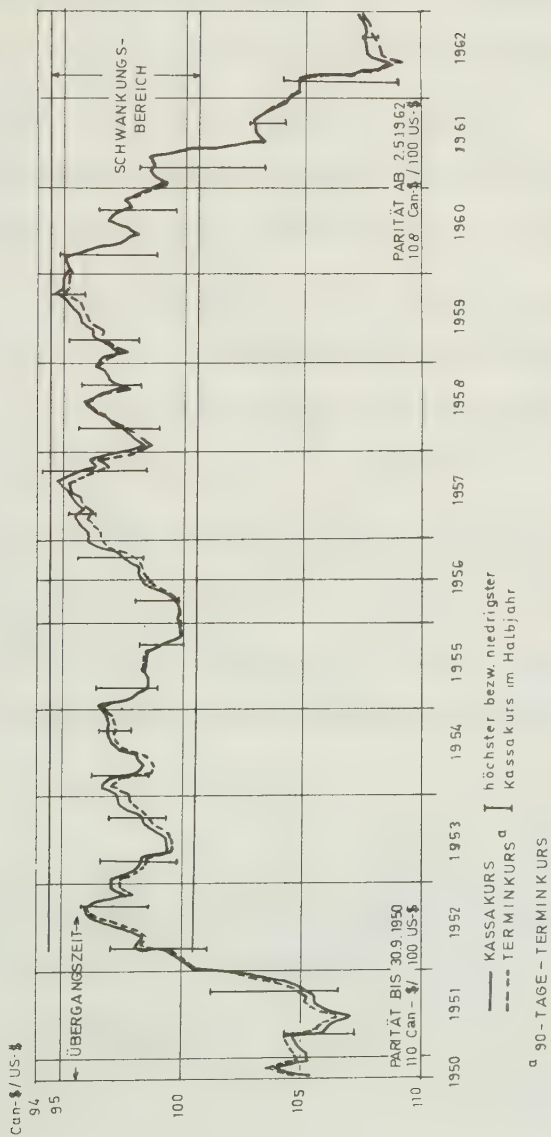
3) Angabe Verband Deutscher Reeder; siehe hierzu auch S. 171, Fußnote 2.

Märkten meistens in ausländischer Währung fakturiert werde. Man geht davon aus, daß einem System flexibler Wechselkurse eine Instabilität in Form starker Schwankungen innewohnt. Abgesehen davon, daß sich auch bei fixierten Wechselkursen durch stufenweise Auf- und Abwertungen die Kurse ändern, und zwar gewöhnlich in großen Sprüngen, werden hier die Symptome der Schwierigkeiten mit den Schwierigkeiten selbst verwechselt.

Auch flexible Wechselkurse müssen nicht notwendigerweise zu größeren Wechselkursschwankungen führen und damit instabil sein. Gelingt es durch Abstimmung der nationalen Konjunkturpolitiken, durch Angleichung der Wachstumsraten, der Produktivitätszuwächse und der Geldentwertungsraten eine gleichmäßige wirtschaftliche Entwicklung der durch Außenhandel eng verflochtenen Länder herbeizuführen, führen flexible Wechselkurse zu stabilen Wechselkursrelationen. Allerdings ist es unwahrscheinlich, daß eine Abstimmung der nationalen Wirtschaftspolitiken in absehbarer Zeit zu verwirklichen ist.

Daß flexible Wechselkurse auch ohne enge wirtschaftspolitische Zusammenarbeit mehrerer Länder nicht notwendigerweise mit instabilen Kursen gleichzusetzen sind, zeigen die in der Vergangenheit mit flexiblen Kursen gemachten Erfahrungen. Hierbei ist besonders auf die zwölfjährige Wechselkursflexibilität in Kanada zu verweisen¹⁾ (Abbildung 17).

1) Der Kurs des kanadischen Dollar wurde im Herbst 1950 freigegeben, nachdem weder eine Stufenaufwertung (Juli 1946) noch eine Stufenabwertung (September 1949) zu einer gleichgewichtigen Zahlungsbilanz geführt hatten.



Quelle: Bank of Canada, entnommen aus W. Kasper, a.a.O., S. 124/125.

Nach Freigabe des Kurses stieg der Außenwert des kanadischen Dollars um fünf Prozent. Die Höhe des Aufwertsatzes läßt sich vor allem damit erklären, daß Kanada 1951 und 1952 eine Vielzahl von Restriktionen (im Handels- und Kapitalverkehr), die vor allem während des Krieges eingeführt worden waren, aufheben konnte.¹⁾ Nach dieser Übergangszeit wies die kanadische Dollarparität eine bemerkenswerte Stabilität auf.²⁾ Der Wechselkurs blieb bis 1960 innerhalb einer Bandbreite von sechs Prozent. Von Juni 1951 bis April 1962 veränderte sich der Wechselkurs

von Tag zu Tag nur in 5 Prozent der Fälle
um mehr als $1/4$ Prozentpunkte,

von Monat zu Monat nur 15 mal um mehr als
einen Prozentpunkt.³⁾

Diese große Stabilität des Wechselkurses einer so offenen Volkswirtschaft wie der kanadischen dürfte als ein Beleg dafür gelten, daß auch in der BRD mit einer geringen Schwankungsbreite des DM-Wechselkurses zu rechnen wäre, wenn der Wechselkurs nur lange genug flexibel gehalten wird.⁴⁾

1) Vergleiche W. Kasper, a.a.O., S. 123.

2) So schreibt A. Zänker, "dann kann, so sagen kanadische Währungsexperten, von einer verhältnismäßig stabilen Kursentwicklung gesprochen werden". A. Zänker, Flexible Wechselkurse - Beispiel Kanada, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 1. Juli 1961, S. 5.

3) Vergleiche W. Poole, The Canadian Experiment with Flexible Exchange Rates 1950 - 62, Dissertation, Chicago 1966, S. 65. Hinweis bei W. Kasper, a.a.O., S. 123.

4) Vergleiche W. Kasper, a.a.O., S. 123.

Darüber hinaus kann durch flexible Wechselkurse sogar das Unternehmerrisiko und damit auch das Risiko im Reedereibetrieb verringert werden: Durch Lösung des internationalen Zinsverbundes wird der Notenbank eine stärkere Kontrolle über das nationale Zinsniveau und das inländische Geldangebot gegeben. Hierdurch wird die Möglichkeit geschaffen, binnenwirtschaftlich bedingte Schwankungen im Auslastungsgrad des Produktionspotentials leichter zu glätten.¹⁾ Die Gefahr der Beschränkung der internationalen Wirtschaftsbeziehungen wird auf ein Minimum reduziert. Große Friktionsverluste durch erhebliche Umstellungsschwierigkeiten, die mit einer Aufwertung in großen Stufen einhergehen, werden durch flexible Wechselkurse auf ein Mindestmaß beschränkt. Da der Wechselkurs Divergenzen zwischen internen und externen Preis- und Lohnniveaus ausgleicht, werden in der heimischen Wirtschaft die Gefahren eines außenwirtschaftlich bedingten Kostenanstiegs beseitigt. Statt aller Preise ändert sich - unter sonst gleichen Bedingungen - nur einer, der Wechselkurs.

2. Kurssicherung durch Devisentermingeschäfte

Als Haupteinwand kann gegen die befürchteten Risikosteigerungen im internationalen Handels- und Dienstleistungsverkehr durch flexible Wechselkurse geltend gemacht werden, daß die Außenwirtschaft schlechthin und die Reeder im speziellen die Möglichkeit haben, das Wechselkursrisiko auf den Devisenterminmärkten abzusichern. Ist der Reeder

1) Vergleiche H. Giersch, Flexible Wechselkurse, a.a.O., S. 35.

nicht bereit, das Risiko der Abwertung einer fremden Währung - zum Beispiel des englischen Pfunds - bis zum Fälligkeitstermin seiner Forderungen aus erbrachten Seetransportleistungen auf sich zu nehmen, so kann er den erwarteten Erlös in fremder Währung¹⁾ für den Zeitpunkt, in dem sein Anspruch fällig wird, per Termin verkaufen. Dies geschieht auch heute, vor allem in Zeiten währungspolitischer Unsicherheit, in denen eine Auf- oder Abwertung bestimmter Währungen erwartet wird. Gegen die Möglichkeit der Kurssicherung auf den Devisenterminmärkten werden von den Reedern unter anderem zwei Argumente vorgebracht, die vordergründig sehr plausibel erscheinen: Die Kurssicherung durch Devisentermingeschäfte sei für den Außenhandel mit zum Teil erheblichen Mehrkosten verbunden, zudem sei die Absicherung nur über relativ kurze Zeitspannen möglich.

a) Die Kosten der Kurssicherung

Jedes kaufmännische Handeln ist mit Risiken verbunden. Die durch die Kurssicherung für den Außenhandel entstehenden Mehrkosten sind als privatwirtschaftliches Entgelt für die Abwendung des Kursrisikos anzusehen und daher von jedem Unternehmen der Außenwirtschaft selbst zu vertreten. Wird das Kursrisiko in Form fixierter Wechselkurse von der Außenwirtschaft abgewandt, muß die gesamte Volkswirtschaft die "Kosten der Kurssicherung" tragen. Diese Kosten der Kurssicherung finden in "langanhaltenden Ungleichgewich-

1) Bei Fakturierung in heimischer Währung trägt der ausländische Geschäftspartner das Währungsrisiko.

ten, die Spekulationswellen und dirigistische Kontrollen mit der Folge einer Fehlallokation von Ressourcen induzieren", ¹⁾ ihren Ausdruck.

b) Zur Fristigkeit des Terminmarktes

Zutreffend ist die Behauptung, auf den Devisenterminmärkten sei eine Kurssicherung nur für relativ kurze Fälligkeiten möglich. Diese Aussage bezieht sich aber auf einen momentan gegebenen Zustand im System der Stufenflexibilität. Es ist anzunehmen, daß sich in einem System flexibler Wechselkurse auch Devisentermingeschäfte für längerfristige Fälligkeiten herausbilden werden, da die Unsicherheit über die Wechselkursentwicklung nicht so groß sein wird, wie vielfach bedürchtet. ²⁾

"In Anhörungen hat der Sachverständigenrat das Vertrauen gewonnen, das für Exportkredite, die über Fristen bis zu etwa vier Jahren laufen und auf eine der wichtigsten Welt-handelswährungen lauten, eine marktgerechte Kurssicherung in ausreichendem Umfange von den Banken schon bald angeboten werden könnte. Hierfür würde es ausreichen, wenn von deutscher Seite jegliche Diskriminierung des internationalen Kapitalverkehrs aufgehoben wird. Für den größten Teil derjenigen Exportkontrakte, für die sich heute Schwierigkeiten in der Kurssicherung ergeben, dürfte das schon ge-

1) W. Kasper, Internationale Währungspolitik - Ein Überblick über die Reformdiskussion und eine Zwischenbilanz, in: Kieler Diskussionsbeiträge zu aktuellen wirtschaftspolitischen Fragen, Heft 1, Kiel, September 1969, S. 9.

2) Vergleiche insbesondere Sachverständigenrat, Jahrgang 1969, Ziffer 280.

nügen."¹⁾ Darüber hinaus ist zu beachten, daß seit Anfang 1972 die Möglichkeit besteht, sich gegen das Kursrisiko für den nach Ablauf einer Vorlaufzeit von zwei Jahren beginnenden Zeitraum zu versichern. Allerdings ist die Wechselkursversicherung für die deutsche Seeschifffahrt, wie im folgenden dargelegt wird, nicht so positiv zu beurteilen, wie es auf den ersten Blick erscheinen mag.

3. Kurssicherung als Risikoversicherung²⁾

Am 28. Dezember 1971 hatte das Bundesministerium für Wirtschaft und Finanzen den Verbänden ein Modell einer Wechselkursversicherung vorgelegt, das Anfang Februar 1972 in Kraft trat.

Die Versicherung gegen Wechselkursrisiken ist ausschließlich für Warenkredite und für an Ausfuhrgeschäfte gebundene Finanzkredite möglich. Deckung kann im Rahmen von Ausfuhrverträgen gewährt werden, die in US-Dollar, Pfund Sterling oder Schweizer Franken fakturiert sind. Das Kursrisiko wird nur für den nach Ablauf einer Vorlaufzeit von zwei Jahren beginnenden Zeitraum übernommen. Während der Vorlaufzeit, für die kein Entgelt erhoben wird, muß der Exporteur das Kursrisiko selbst tragen oder auf dem Devisenterminmarkt absichern. Die Vorlaufzeit kann auf drei oder vier Jahre verlängert werden.

1) Sachverständigenrat, Jahrgang 1971, S. 105.

2) Vergleiche zu diesem Abschnitt insbesondere: Wechselkursrisiko ab sofort zu versichern, in: Süddeutsche Zeitung vom 10.2.1972; Wechselkursversicherung in Kraft, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 14.2.1972; Künftige Versicherung auch für Wechselkursrisiken, in: Handelsblatt vom 10.1.1972; Die Wechselkursversicherung, in: Blick durch die Wirtschaft vom 18.2.1972.

Es ist eine isolierte oder kombinierte Wechselkursdeckung möglich, das heißt die Deckung kann isoliert oder kombiniert mit einer Ausfuhrgarantie oder Ausfuhrbürgschaft gewährt werden. Sonderdeckungsformen, soweit es sich bei diesen um Forderungsdeckungen handelt, sind möglich.

Teildeckungen, die mindestens 60 Prozent jeder Rate umfassen, sind gestattet; dagegen werden keine Teildeckungen gewährt, die sich nur auf eine bestimmte Rate beziehen.

Kursverluste bis zu drei Prozent sind von dem Exporteur selbst zu tragen (Franchise). Betragen die Kursverluste über drei Prozent, werden sie ohne Abzug einer Selbstbeteiligung abgedeckt. Über drei Prozent hinausgehende Kursgewinne müssen an den Bund abgeführt werden.

Bei isolierter Versicherung des Kursrisikos beträgt das Entgelt 0,7 Prozent p.a., bei einer Kombination mit einer Exportkreditversicherung 0,6 Prozent p.a.

Für die deutsche Seeschifffahrt bietet die Wechselkursversicherung nur einen partiellen Schutz vor Währungseinbußen. Nur das langfristige Chartergeschäft, das in der Praxis der Seeschifffahrt eng begrenzt ist, wird durch die Wechselkursversicherung erfaßt. Die Deckung des überwiegenden Teils der Charterverträge und der Beförderungsverträge im Linienverkehr scheitern an der Vorlaufzeit von zwei Jahren.

Sollte die staatlich reglementierte Wechselkursversicherung in einem System flexibler Wechselkurse beibehalten werden,

wäre dies als Widerspruch anzusehen. Man überließe die Wechselkursbildung dem freien Spiel von Devisenangebot und -nachfrage, setzte aber die Kosten der Kurssicherung dirigistisch in Form fester Prämiensätze fest. Will der Staat etwas tun, um den Aufbau funktionsfähiger längerfristiger Terminmärkte in Gang zu bringen, und zu einer marktgerechten Lösung des Kurssicherungsproblems beitragen, wäre an die Gründung einer Bank für Kurssicherung zu denken.¹⁾

4. "Bank für Kurssicherung"

Aufgabe der Bank für Kurssicherung sollte es zunächst sein, eine börsenartige Clearingstelle für die gesamte Bundesrepublik einzurichten, damit für alle Teilnehmer an Kurssicherungsgeschäften hinreichende Markttransparenz geschaffen würde.

"Hauptaufgabe der Bank für Kurssicherung wäre es jedoch, gesicherte Zinsarbitrage zu betreiben. Sie hätte die Abweichungen zwischen internationalen Zinsdifferenzen und Swapsätzen gering zu halten, indem sie ihren Vorteil darin sucht, solche Abwicklungen zu nutzen, das heißt als Käufer oder Verkäufer an den Terminmärkten aufzutreten, für die der Swapsatz von den internationalen Zinsdifferenzen erheblich abweicht, und entsprechend dem Saldo dieser Transaktionen Devisen am Kassamarkt zu kaufen oder

1) Der Vorschlag zur Gründung einer Bank für Kurssicherung entstammt dem Sachverständigengutachten, Jahrgang 1971, S. 105 f. Da die im nächsten Abschnitt zur Bank für Kurssicherung getroffenen Ausführungen dem Sachverständigengutachten entstammen, wurde darauf verzichtet, jeden einzelnen Gedankengang kenntlich zu machen.

zu verkaufen. Durch die Aufnahme oder Verminderung von Fremdwährungskrediten hätte sie dafür zu sorgen, daß sie für jede Frist und Währung ausgeglichene Valutapositionen hält; entsprechend würde sie ihre Kreditgewährung auf DM-Basis ausdehnen oder einschränken."¹⁾

Sinn der "Bank für Kurssicherung" sollte es nicht sein, die bei flexiblen Wechselkursen auch für längerfristige Fälligkeiten sich herausbildende privat organisierte Kurssicherung zu verdrängen. Die Bank für Kurssicherung würde ihre Existenzberechtigung verlieren, wenn die private Aktivität an den Terminmärkten für alle Fristigkeiten und Währungen eine marktgerechte Kurssicherung bietet. In diesem Falle könnte das Kursrisiko auch für Forderungen der Reeder, die mit "local currencies" befriedigt werden, für jeden beliebigen Zeitraum abgedeckt werden. Hiergegen kann nicht eingewandt werden, daß die Schiffahrtsbetriebe "den Zeitpunkt der Bezahlung durch den Frachtschuldner nicht kennen, die Währungen nicht anzugeben vermögen, in denen gezahlt wird, und auch keinen Überblick darüber haben, in welchem Ausmaß mit "local currencies" die Forderungen befriedigt werden".²⁾ Alle diese Fragenbereiche könnten in Abkommen zwischen Reeder und Frachtschuldner in zufriedenstellender Weise geregelt werden, wie es ja auch im alltäglichen Geschäftsleben in anderen Wirtschaftsbereichen der Fall ist.

1) Sachverständigenrat, Jahrgang 1971, S. 105.

2) Verband Deutscher Reeder, Gedankenskizze zur Wechselkursversicherung des Bundes (Wechselkursgarantien), Hamburg, 12.5.1972.

C. Zusammenfassung

Eine über einen längeren Zeitraum unterbewertete Währung führt zu einer erheblichen Subventionierung der Seeschifffahrt. Es werden Kapazitäten aufgebaut, die sich bei "marktgerechten" Wechselkursen als unrentabel erwiesen hätten. Je länger die Seeschifffahrt von falsch fixierten Paritäten profitiert, um so verlustreicher wird nach einer oftmals notwendigen sehr großen sprunghaften Veränderung des Wechselkurses die (Rück-) Anpassung der Produktionskapazitäten sein.

Über den internationalen Preiszusammenhang kommt es bei fixierten Wechselkursen zu einem Inflationsimport in relativ preisstabile Länder. Ferner begünstigen die Zahlungsbilanzüberschüsse die inflationistische Entwicklung in Ländern mit unterbewerteter Währung. Die Steigerung des inländischen Preis- und Kostenniveaus führt zu einer Verschlechterung der - durch die Unterbewertung der DM - unverdient guten Gewinnsituation der deutschen Seeschifffahrt. Würde die Notenbank die Aufblähung des internationalen Geldvolumens durch eine restriktive Geld- und Kreditpolitik bekämpfen, wäre ihr als Erfolg ein verstärkter Geld- und Devisenzufluß beschieden. Oft verbleibt als letzter Ausweg - um der Aufblähung des nationalen Geldvolumens durch Devisenzuflüsse entgegenzuwirken - nur noch die Beschränkung des internationalen Kapitalverkehrs. Um die bestehende Parität aufrechtzuerhalten, werden die Vorteile aus der internationalen Arbeitsteilung zum Teil

geopfert. Die Nachteile, die sich durch die Beschränkungen des internationalen Kapitalverkehrs für die deutsche Seeschifffahrt ergeben, sind beim Bardepotgesetz augenscheinlich. Den Reedern wird die legale Möglichkeit, durch Inanspruchnahme billiger Auslandskredite die Kapitalkosten zu senken, genommen. Die Chance, Schwankungen der Währungsparitäten durch Kreditaufnahme im Ausland zu begegnen, wird auf ein Minimum reduziert.

Da die Paritätsänderung in Stufen gegenüber allen ausländischen Währungen zu einer gleich großen Wechselkurskorrektur führt, besteht bei einseitigen Paritätsänderungen nur eines Landes die Gefahr, daß gegenüber einigen Währungen die Wechselkurskorrektur zu hoch, gegenüber anderen zu niedrig ausfallen wird. Für die Seeschifffahrt können sich DM-Erlöseinbußen einstellen, die nicht auf einer Beseitigung der durch die falsch fixierten Kurse bedingten Wettbewerbsverzerrungen beruhen, sondern im Gegenteil auf einer Institutionalisierung dieser Wettbewerbsverzerrungen. Der Sinn einer Paritätsänderung wird ins Gegenteil verkehrt. Durch ein weltweites Realignment können zwar die Gefahren einer gegenüber allen anderen Währungen gleich großen Wechselkurskorrektur vermindert, aber in der Regel nicht vollständig beseitigt werden.

Die Flexibilität des Wechselkurses ist die einfachste Lösung, in- und ausländische Preis- und Lohnniveaus aneinander anzugleichen. Die Gefahren für die heimische Wirtschaft durch einen außenwirtschaftlich bedingten Kostenanstieg würden beseitigt. Mit Aufwertungen in

großen Stufen einhergehende Friktionsverluste der Exportwirtschaft würden durch flexible Wechselkurse auf ein Mindestmaß beschränkt.

Die Abneigung vieler Praktiker gegen flexible Wechselkurse richtet sich vornehmlich gegen eine angebliche Erhöhung des Unsicherheitsfaktors in der Außenwirtschaft. Man glaubt, daß einem System flexibler Wechselkurse eine Instabilität in Form größerer Wechselkurschwankungen innewohnt. In der Vergangenheit mit flexiblen Wechselkursen gemachte Erfahrungen bestätigen - sofern die Wechselkurse nur lange genug flexibel gehalten wurden - diese Befürchtungen nicht. Zudem kann als Haupteinwand gegen die befürchtete Risikosteigerung im internationalen Verkehr geltend gemacht werden, daß die Außenwirtschaft die Möglichkeit hat, das Wechselkursrisiko auf den Devisenterminmärkten abzusichern. Hierbei ist von der begründeten Annahme auszugehen, daß sich in einem System flexibler Wechselkurse auch Devisenterminmärkte für längerfristige Fälligkeiten bilden werden. Will der Staat das Entstehen von Devisenterminmärkten für längerfristige Fälligkeiten fördern, könnte er eine "Bank für Kurssicherung" gründen, deren Aufgabe darin besteht, eine für alle Währungen und Fristigkeiten marktgerechte Kurssicherung zu bieten. Gründe, die gegen die Möglichkeit einer Abdeckung des Kursrisikos auf den Devisenterminmärkten für die Seeschifffahrt vorgebracht werden, sind als nicht überzeugend anzusehen. Es ist weder ersichtlich, warum keine Zahlungsziele zwischen

Reedern und Frachtschuldnern vereinbart werden können, noch warum Vereinbarungen über die Währungen, in denen die Forderungen der Reeder zu befriedigen sind, unmöglich sein sollen.

FÜNFTES KAPITEL:

Aufwertungsfolgen und staatliche Förderung der Seeschifffahrt

A. Aufwertungsverluste und Entschädigungsansprüche der Seeschifffahrt

Nachdem die Aufwertungsverluste der Seeschifffahrt ermittelt worden sind und die Besonderheiten, die sich für die Seeschifffahrt bei möglichen Währungssystemen ergeben, dargelegt wurden, stellt sich die Frage nach der Beurteilung der Aufwertungsverluste. Rechtfertigen die aufwertungsbedingten DM-Gewinneinbußen einen Anspruch der Reeder auf Zahlungen des Staates zum Ausgleich dieser Einbußen? Soweit diese Frage nicht schon indirekt beantwortet wurde,¹⁾ soll auf zusätzliche Aspekte hingewiesen werden.

Die Geschichte der Aufwertungen in der Bundesrepublik Deutschland zeigt, daß der Widerstand der Wirtschaft gegen die Aufwertungen durch die verantwortlichen Instanzen geradezu gefördert wurde. Die Existenz eines Ungleichgewichts des Wechselkurses und die Absicht zur Wechselkurskorrektur wurden - um vor den Aufwertungen allzu große spekulative Devisenzuflüsse zu verhindern - entschieden in Abrede gestellt. Die Exportwirtschaft wurde durch diese Dementis geradezu verführt, ihre Gewinnsituation vor der Aufwertung nicht als Konsequenz einer zu ihren Gunsten wirkenden wechselkursbedingten Wettbewerbsverzerrung anzusehen; die hohen DM-Gegenwerte der devisenabhängigen Einnahmen wurden als Entgelt für die auf den Exportmärkten erbrachten Leistungen empfunden.

1) Siehe S. 146 f.

Einkommensschmälerungen der Seeschifffahrt lassen sich ebensowenig abstreiten wie aufwertungsbedingte Umstellungsschwierigkeiten in der Seeschifffahrt oder die Auflösung von Grenzbetrieben. Allerdings ist vor einer falschen Einschätzung der Größenordnungen zu warnen. Mit der Korrektur des Wechselkurses soll lediglich jener Teil der Erlöse, der den "realen" Marktbedingungen nicht entspricht und der nur die Folge des falsch fixierten Wechselkurses ist, eliminiert werden. DM-Erlöseinbußen entstehen der Seeschifffahrt durch eine Aufwertung nur in Form eines Wegfalls von Nichtaufwertungsgewinnen, die auf der Unterbewertung der heimischen Währung basieren. Die Nichtaufwertungsgewinne sind als vorübergehende indirekte Subventionen an die Seeschifffahrt anzusehen.¹⁾ Die Unterbewertung hat bisher die Bundeshilfen an die Seeschifffahrt in einem nicht unerheblichen Umfang ergänzt.

Würden die Aufwertungsverluste durch Subventionen des Staates an diejenigen Branchen, die Aufwertungseinbußen erlitten haben, kompensiert, würde der Sinn einer Paritätsänderung ins Gegenteil verkehrt. Die Wechselkurskorrektur, die gerade den wechselkursbedingten Wettbewerbsvorsprung beseitigen soll, führte lediglich zu einer anderen (direkten) Form der Subventionierung. Die "unverdiene gute" Gewinnsituation der Seeschifffahrt bliebe erhalten. Aufwertungen und Zahlungen des Staates zum Ausgleich von Aufwertungsverlusten sind daher als Wider-

1) Wird nicht aufgewertet, führt eine verstärkt einsetzende Anpassungs-inflation langfristig auch zu einer tendenziellen Beseitigung der Nichtaufwertungsgewinne, es sei denn, man beschränke den internationalen Handel oder hebe die Konvertibilität der Währungen auf.

spruch anzusehen.

Aus dem bisher Gesagten läßt sich folgern, daß eine - hinreichende - Bedingung fehlt, die nach einer Aufwertung Zahlungen des Staates an die durch die Aufwertung betroffenen Unternehmen rechtfertigt. Diese Bedingung könnte zum Beispiel die Zielsetzung des Staates sein, die Verschlechterung der Rentabilität einer bestimmten Branche nur bis zu einem bestimmten Punkt zuzulassen. Führt die Aufwertung in der betreffenden Branche zu einer Verschlechterung der Rentabilität über das vom Staat gesetzte Minimum hinaus, wird der Staat entsprechend seiner Zielsetzung bereit sein, die Branche direkt oder indirekt zu subventionieren.¹⁾ Die Bemessungsgrundlage der Subventionen ist in diesem Falle nicht die Höhe der Aufwertungsverluste, sondern die Beeinträchtigung der staatlichen Ziele. Unter den hier gemachten Prämissen können allerdings genauso gut große Kostensteigerungen, Preisverfall oder ähnliche Faktoren, die in der Branche zu einer Verschlechterung der Rentabilität über das vom Staat gesetzte Minimum hinaus führen, Voraussetzungen für Leistungen des Staates an die betreffende Branche sein.

Inwieweit die Aufwertungsverluste der Seeschifffahrt die Zielsetzung des Staates, eine "angemessene deutsche Seeschifffahrt" zu erhalten,²⁾ beeinträchtigen, läßt sich nicht beantworten. Diese Fragestellung ist erst dann zu klären, wenn der Staat operational definiert, was unter

1) Die Subventionen sind beispielhaft für alle Hilfsmaßnahmen des Staates angeführt.

2) Vergleiche Verkehrsbericht 1970, Herausgeber: Der Bundesminister für Verkehr, Oktober 1970, S. 51.

"angemessener deutscher Seeschifffahrt" zu verstehen ist. Es sollen daher im weiteren Verlauf der Studie lediglich Tatbestände erwähnt werden, die von den Reedern im Zusammenhang mit den DM-Aufwertungen 1969 und 1971 immer wieder als Beweis oder neben den Aufwertungsverlusten als zusätzliche Ursache für die Gefährdung des Ziels der Erhaltung einer "angemessenen deutschen Seeschifffahrt" genannt werden. Die bisher isoliert betrachteten Aufwertungsverluste werden somit in den Gesamtzusammenhang der gegenwärtigen Lage der Seeschifffahrt gestellt.

Zuvor ist noch eine weitere Frage zu prüfen. Um die Beweisführung antreten zu können, daß die Aufwertung im Herbst 1969 lediglich den Wegfall von Nichtaufwertungsgewinnen zur Folge hatte, ist die Unterbewertung der DM im Herbst 1969 festzustellen und mit der tatsächlichen Aufwertungsrate in Beziehung zu setzen.

B. Die Unterbewertung der DM im Jahre 1969

Da es für Aussagen über die Unterbewertung der DM im Jahre 1969 an empirischem Material fehlt, soll die Beweisführung auf der Grundlage eines von Kasper angestellten "gedanklichen Experiments" (Simulation) erfolgen.¹⁾ Kasper geht in seinem Modell von der Annahme aus, es habe Wechselkursflexibilität von Mitte 1964 bis Mitte 1969 geherrscht, und die Bundesrepublik habe als einziges Land den Wechselkurs freigegeben. "Unter dieser Annahme sollen in der Form eines simulierten Ablaufs fünf Jahre tatsächlicher Wirtschaftsentwicklung um die Auswirkungen des internationalen

1) Vergleiche W. Kasper, a.a.O., S. 67 ff.

Preis- und Konjunkturzusammenhangs weitgehend bereinigt werden."¹⁾

In der Simulation kommt Kasper zu folgenden Ergebnissen: Von Mitte 1964 bis Mitte 1969 wäre der Wechselkurs wahrscheinlich um 15 Prozent gesunken, die DM somit um 15 Prozent aufgewertet worden. Der Wechselkurs hätte sich vom mittelfristigen Aufwertungsstrend nie mehr als zwei Prozentpunkte nach oben oder unten entfernt.²⁾ "Der Dollar wäre Mitte 1969 nur noch etwa 3,40 DM bis 3,50 DM wert gewesen, dafür hätte die DM aber im Inland nicht - wie tatsächlich - 13 v.H. an Kaufkraft verloren, sondern nur 5 v.H. Somit hätten die Händler und Investoren, die auf das Auslandsgeschäft spezialisiert sind, mit einem steigenden Preis der DM rechnen müssen und nicht -wie tatsächlich - alle Inländer mit einem sinkenden Binnenwert der Mark.

Verglichen mit der tatsächlichen Entwicklung, die zu großen außenwirtschaftlichen Ungleichgewichten und im Herbst 1969 zu abrupten Änderungen der Paritäten von Franc und DM führte, hätte die allmähliche Aufwertung einer flexiblen DM den Wirtschaftsablauf kaum gestört. Im Endergebnis wäre das westdeutsche Preisniveau - in Dollar gerechnet - nach dem simulierten Ablauf etwa ebenso gestiegen wie tatsächlich, nur hätte sich der Anstieg des Dollarpreisniveaus zu einem größeren Teil aus der Aufwertung und zu einem kleineren Teil aus internen (DM-) Preissteigerungen

1) Vergleiche W. Kasper, a.a.O., S. 69.

2) Vergleiche ebenda, S. 108. Bei diesem simulierten Ablauf hätte es somit auch keinen Unterschied gemacht, wenn 1964 eine Bandbreite von + - 3 Prozent mit einer jährlichen Verschiebung des Bandes von 3 Prozent eingeführt worden wäre.

zusammengesetzt: statt

9 v.H. (Stufen-) Aufwertung und 13 v.H. Preisanstieg im Inland (Erhöhung des Dollarpreisniveaus um 22 v.H.) hätten sich nach dem alternativen Wirtschaftsablauf 15 v.H. (allmähliche) Aufwertung und nur 5 v.H. Preisanstieg im Inland (20 v.H.) ergeben."¹⁾

Für den geringeren Anstieg des Binnenpreisniveaus in Dollar bei flexiblen Wechselkursen - gegenüber der tatsächlichen Entwicklung um 2 Prozentpunkte - hat Kasper drei denkbare Erklärungen.²⁾

Die Simulation endet Mitte 1969, die DM-Aufwertung war dagegen erst im Herbst 1969; während dieses Zeitraums könnte der Wechselkurs weiter gesunken sein.

Die Stufenaufwertung um 9,3 Prozent könnte gegenüber einer erneut sich ergebenden Unterbewertung der DM ein leichtes Element des Vorhaltens enthalten haben.

In der Simulation wurde unterstellt, daß der DM-Wechselkurs Mitte 1964 sich in etwa im Gleichgewicht befand; es liegt allerdings die Vermutung nahe, daß die DM zu diesem Zeitpunkt bereits leicht unterbewertet war.

Es bleibt somit festzuhalten, daß die Unterbewertung der DM im Herbst 1969 in etwa durch die Aufwertung - mit einer

1) Vergleiche W. Kasper, a.a.O., S. 108.

2) Vergleiche ebenda, S. 110.

Aufwertungsrate von 9,3 Prozent beziehungsweise 8,5 Prozent - egalisiert wurde. Aber auch ein geringfügig zu hoher Aufwertungssatz ist denkbar; die leichte Überbewertung der DM wäre allerdings bestenfalls von kurzer Dauer gewesen, da größere Preisanstiege im Ausland als im Inland relativ kurzfristig zu einer erneuten Unterbewertung der DM und somit Subventionierung der Seeschifffahrt führten.

C. Die Lage der deutschen Seeschifffahrt zu Beginn der siebziger Jahre

I. Ratenverfall

Dem Ratenboom des Jahres 1970 - für die Reeder die beste Frachtenhausse seit 14 Jahren - folgte eine anhaltende Depressionsphase auf den internationalen Frachtenmärkten. Der Frachtenindex der Trampfahrt sank von 137,1 im Oktober 1970 (1965 = 100) auf 77,2 im September 1971. Die Raten der Tankfahrt sanken während des gleichen Zeitraums sogar von 276,1 auf 70,8 (Worldscale-Basis = 100). Der Umschwung in der Ratenentwicklung Ende 1970 wurde durch die nachlassende Expansion der japanischen Wirtschaft eingeleitet, die eine bedeutende Freisetzung von Tonnage - die zuvor bei anhaltender wirtschaftlicher Prosperität gechartert worden war - zur Folge hatte. "Außerdem wurde dank der guten Ernte der asiatischen Länder weniger Schiffsraum für Getreidetransporte benötigt. Dies führte zu einem immer stärkeren Abbau des Nachfrageüberhangs auf den freien Tank- und Trampmärkten mit der Folge eines welt-

weiten rapiden Ratenverfalls von ruinösen Ausmaßen."1)
Analysen der Frachtenmärkte lassen befürchten, daß bis
Anfang 1973 mit einer wesentlichen Verbesserung der
Frachtenlage nicht gerechnet werden kann.2)

Anders haben sich die Frachten in der Linienschiffahrt
entwickelt. Der Anstieg des Indexmittels lag in der Li-
nienfahrt 1971 mit 10,3 Prozent wesentlich höher als im
Jahre 1970 und in den vorhergehenden Jahren. Das Index-
mittel ist zuletzt im Jahre 1957 als Folge der ersten
Suezkanalsperre so stark gestiegen.3) Ab Ende 1971 stieg
hingegen der Frachtenindex der Linienschiffahrt auch nur
noch unwesentlich an; von Dezember 1971 (130,5) auf
131,5 im Juli 1972.

II. Kostensteigerungen

Parallel zu der geschilderten Situation auf den Frachten-
märkten wurden alle Bereiche der deutschen Handelsflotte
in erheblichem Maße durch die Kostensteigerungen der Jahre
1970/71 belastet. So stiegen allein in der Zeit von 1969
bis 1971 die Preise für Schiffsneubauten bis zu 50 Pro-
zent, die Verpflegungskosten um circa 20 Prozent, die

-
- 1) Seeschiffahrt 1971, Bericht des Vorsitzenden Hermann
C. Helms anlässlich der ordentlichen Mitgliederversamm-
lung in Hamburg am 9. Dezember 1971, S. 8; fernerhin
zitiert als Seeschiffahrt 1971.
 - 2) Die zu den Jahresenden üblichen Flaute auf den inter-
nationalen Frachtenmärkten lassen vorerst sogar noch
einen weiteren rückläufigen Tonnagebedarf erwarten.
 - 3) Vergleiche Die Seefrachten-Indizes im Dezember und
Monatsdurchschnitt 1971, Mitteilungen für die Presse,
Herausgeber: Der Bundesminister für Verkehr, Hamburg,
14. Januar 1972.

59 v.H. ermittelten Vomhundertsätze der verdienten Abschreibungen, daß aus dem Betrieb der Schiffe im Gesamtdurchschnitt neben Schiffsreise- und -betriebskosten, den Verwaltungskosten, Gewerbesteuern und den Fremdkapitalzinsen gerade noch etwa die planmäßigen Kredittilgungen erwirtschaftet werden konnten. Für eine Rückgewinnung und Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals und einen Unternehmerlohn war dagegen kein Raum."¹⁾

Die Rentabilität des in der Seeschifffahrt gebundenen Gesamtkapitals ergibt sich aus dem Verhältnis von Reedereiergebnis zuzüglich der darin enthaltenen Zinsen zum eingesetzten Gesamtkapital. Da die Treuarbeit für das Jahr 1970 und das erste Halbjahr 1971 für die Summe der Reedereiergebnisse und Zinsen negative Werte ermittelt, konnte das eingesetzte Kapital innerhalb dieses Zeitraums nicht verzinst werden.

Die beschriebene ungünstige Entwicklung der wirtschaftlichen Lage der Seeschifffahrt ist neben den gestiegenen Schiffsbetriebskosten, dem einsetzenden Ratenverfall und der geringeren Auslastung der Linienschiffe in erster Linie auf die Auswirkungen der DM-Aufwertung zurückzuführen.

1) Treuarbeit 71, a.a.O., S. 34.

IV. Zunehmende Ausflaggung von Schiffen unter "billige Flaggen"

Als wichtiger Beweis für die zunehmende Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage der Seeschifffahrt wird von den Reedern die verstärkt einsetzende Ausflaggung von Schiffen unter "billige Flaggen" genannt. Der Ausdruck "billige Flaggen" wird gebraucht, um die Flaggen solcher Länder zu bezeichnen, deren Gesetze es erlauben, daß Schiffe, die ausländischen Staatsangehörigen oder Gesellschaften gehören, ihre Flagge führen.¹⁾ "Dies steht im Gegensatz zur Praxis der maritimen Länder, in denen das Gesetz zur Führung der Nationalflagge an strenge Bedingungen geknüpft und mit weitgehenden Verpflichtungen verbunden ist."²⁾ Neben Steuerersparnissen³⁾ können durch die Ausflaggung die Kosten, soweit sie an die Flagge gebunden sind, wie Belastungen aus nationalen Sicherheitsvorschriften, Kapitalkosten, Lohnkosten und soziale Abgaben, gesenkt werden.⁴⁾

Deutsche Reeder fuhren bis einschließlich 1970 in einem kaum nennenswerten Umfang unter ausländischen Flaggen. 1971 und 1972 nahm die ausgeflaggte Tonnage in rapidem Umfang zu - 1971 61 Schiffe mit circa 400.000 BRT und

1) Für das Jahr 1970 sind als wichtigste von ihnen zu nennen: Liberia, Panama, Zypern, Singapur, Somalia und der Libanon, vergleiche Seeverkehr 70, a.a.O., S. 18.

2) OEEC, Studie über die Ausbreitung der Flotten der "billigen Flaggen" und über verschiedene damit zusammenhängende Fragen, deutsche Übersetzung des Dokuments C (57) 246, Final Text of 28.1.1958, Paris.

3) Dies gilt nicht für Deutschland, da die unter ausländischen Flaggen fahrenden Schiffe im Betriebsvermögen der deutschen Eigner bleiben und die von ihnen erzielten Einkünfte voll den deutschen Steuern unterliegen.

4) Vergleiche Seeverkehrsbeirat, a.a.O., S. 3.

im ersten Halbjahr 1972 41 Schiffe mit circa 200.000 BRT.¹⁾ Die nach einer DM-Aufwertung notwendigen Anpassungsmaßnahmen finden nicht zuletzt in der zunehmenden Ausflaggung ihren Ausdruck. Daß diese Anpassungsmaßnahmen nicht schon 1970 vollzogen wurden, liegt an der weitgehenden Überlagerung der Aufwertungsfolgen durch den Ratenboom im gleichen Jahre. Von der zunehmenden Ausflaggung von Schiffen kann freilich nicht ohne weiteres auf eine Gefährdung der deutschen Seeschifffahrt geschlossen werden. Die Ausflaggung von Schiffen führt in der Regel lediglich im juristischen, nicht aber im ökonomischen Sinne zu einer Einschränkung des deutschen Angebots an Seetransportleistungen und entspricht der Verlagerung industrieller Produktion ins Ausland.²⁾

V. Aufgelegte Tonnage und Tonnageverkauf

Auch die Zahl der Schiffsauflegungen hat sprunghaft zugenommen. Waren zu Beginn des Jahres 1971 in Deutschland noch alle Schiffe in Fahrt,³⁾ waren Ende 1971 bereits 38 Schiffe mit zusammen 147.184 BRT wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit aufgelegt.⁴⁾ Gemessen an der Gesamttonnage der deutschen Handelsflotte sind dies zwar nur zwei Prozent.

1) Angaben des Verbands Deutscher Reeder.

2) Interessanterweise vertritt auch der Vorsitzende des Reeder-Verbandes, Hermann C. Helms, die Auffassung, daß es sich bei dem Flaggenwechsel lediglich um eine "Wahrnehmung von Standortvorteilen" handle. Vergleiche Reeder verteidigen Flaggenwechsel, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 11.12.1971.

3) Vergleiche Seeverkehr 1970, a.a.O., S. 164.

4) Stand 15. November 1971.

Die Zahl erhält aber ein größeres Gewicht, wenn man bedenkt, daß im gleichen Zeitraum weniger als ein Prozent der Welthandelsflotte aufgelegt war.¹⁾

Über den Verkauf von Handelsschiffen ins Ausland geben folgende Zahlen Auskunft:²⁾

Tabelle 8: Verkauf von Handelsschiffen ins Ausland

Jahr	Schiffe	BRT
1965	55	128.146
1966	75	243.409
1967	78	258.140
1968	78	209.492
1969	103	328.588
1970	160	466.264
1.1. - 31.10.1971	225	905.115

Der rasche Anstieg der Schiffsverkäufe ins Ausland (in BRT) im Jahre 1971 wird von den Reedern als weiterer wichtiger Beweis für die zunehmende Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage der Seeschifffahrt angesehen. Dies ist aber nicht ganz richtig, da die in Tabelle 8 enthaltenen Zahlen³⁾ auch die ausgeflaggten Schiffe ausweisen. Unter Berücksichtigung dieses Tatbestandes kann von einer besorgniserregenden Zunahme des Verkaufs von Schiffen ins Aus-

1) Vergleiche H. Nolte, Weltschifffahrt in der Krise?, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 24.8.1971; zudem: Immer mehr Auflieger, in: Blick durch die Wirtschaft vom 7.9.1971.

2) Vergleiche Seeverkehrsbeirat, a.a.O., S. 1; zudem: Verkaufswelle in der deutschen Seeschifffahrt, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 14.3.1972.

3) Die auch von den Reedern angeführt werden.

land wohl kaum gesprochen werden. Zudem sind die außerordentlichen Strukturwandlungen in der Seeschifffahrt in Rechnung zu stellen, die auch ohne Aufwertung der DM zu Schiffsverkäufen geführt hätten.¹⁾ Diese Faktoren sind insbesondere:

1. Umstellungen in vielen Relationen der Linienschifffahrt auf Containerverkehre,²⁾
2. der Einsatz größerer Schiffe zwecks Ausnutzung der economies of scale,³⁾
3. Abstoßen der nach westlichen Maßstäben nicht mehr wettbewerbsfähigen Frachter, die in den fünfziger Jahren während des beginnenden Aufbaus der deutschen Handelsflotte in Dienst gestellt wurden.⁴⁾

VI. Flaggendirigismus

Unter Flaggendirigismus ist die Förderung der eigenen oder die Begünstigung der Flotte eines befreundeten Landes durch die ungleiche Behandlung der Anbieter von Tonnage hinsichtlich des Zugangs zur Ladung zu verstehen. Die Handelsflotte der Bundesrepublik ist durch diese internationalen Wettbewerbsverzerrungen besonders benachteiligt, da sie in Deutschland durch keine flaggendirigistischen Maß-

1) Umstrukturierungen der Handelsflotte fanden in anderen Schifffahrtsnationen - wie zum Beispiel in Norwegen - größtenteils schon vor einigen Jahren statt. Hierbei gewährte der Staat teilweise Anpassungshilfen.

2) Vergleiche Die Weltwirtschaft, Halbjahresschrift des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Tübingen 1970, Heft 2, S. 145/146.

3) Ebenda, Heft 1, S. 184.

4) Vergleiche Reeder stoßen Schiffe aus 50er Jahren ab, in: Weser-Kurier vom 17.6.1971.

nahmen begünstigt wird.¹⁾

Richtungweisend für den weltweiten Flaggendirigismus waren die USA durch die von ihr eingeführte und noch angewandte "50 : 50 clause", die besagt, daß 50 Prozent bestimmter Außenhandelsgüter auf nationalen Schiffen transportiert werden müssen.²⁾ Zur Flaggendiskriminierung führende Gesetze, die 50 Prozent des Ladungsaufkommens der eigenen Flagge vorbehalten, wurden in neuerer Zeit von Argentinien, Bolivien, Chile, Paraguay, Peru und Uruguay verabschiedet. Daß sich auch europäische Staaten flaggendirigistischer Maßnahmen nicht enthalten, beweisen die Beispiele Frankreichs und Portugals. "Bananentransporte aus eigenen Überseegebieten werden ausschließlich unter französischer Flagge - ohne Bezug auf ein bestimmtes Gesetz - durchgeführt. Für die Aufnahme fremden Schiffsraumes besteht ein Genehmigungsverfahren. Ferner werden 40 Prozent der Kohlenimporte und zwei Drittel der Ölimporte (über See) der eigenen Flagge zugeführt."³⁾ Portugal gewährt im Verkehr mit seinen überseeischen Provinzen Zollvergünstigungen bei der Verschiffung mit portugiesischen Schiffen.

1) Vereinzelt konnten die flaggendirigistischen Maßnahmen durch bilaterale Abkommen aufgehoben werden. Insgesamt wenden 40 Länder flaggendirigistische Maßnahmen zum Schutz der eigenen Handelsflotte an.

2) Vergleiche unter anderem: Die deutsche Seeschifffahrt 1971/72, a.a.O., S. 41 - 43; zudem: Seeverkehr 1970, a.a.O., S. 17/18.

3) Die deutsche Seeschifffahrt, a.a.O., S. 43.

VII. Subventionierung der Seeschifffahrt

In nahezu allen Ländern, die Seeschifffahrt betreiben, werden die Seeschiffahrtsbetriebe durch den Staat subventioniert. Die politisch eleganteste Methode der Subventionierung der Seeschifffahrt ist die steuerliche Begünstigung. Da der steuerbare Gewinn entscheidend von den Abschreibungsmöglichkeiten beeinflußt wird, erfolgt die Subventionierung unter anderem in der Regel über erhöhte Abschreibungssätze zugunsten der Seeschifffahrt. Der Subventionsbetrag ergibt sich aus der Steuerersparnis für die begünstigten Reeder. Kann die volle Steuerersparnis eines Jahres auch nicht als Subvention bezeichnet werden, da es sich bei der Vorverlegung von Abschreibungen nur um eine Gewinnverschiebung innerhalb der Lebensdauer des Schiffes handelt, sorgt ein kumulativer Kapazitätseffekt (Lohmann-Ruchti-Effekt) dennoch für begrenzte Steuervorteile.¹⁾

Eine Übersicht über die Abschreibungen in den einzelnen Ländern nach verschiedenen Zeiträumen bestätigt eine Benachteiligung der deutschen Flotte durch unterschiedliche Abschreibungsmodalitäten.²⁾ "Die hundertprozentige Abschreibung neuer Schiffe wird erreicht in Großbritannien nach einem Jahr, in Schweden nach fünf Jahren, in Belgien, Frankreich und Italien nach acht Jahren."³⁾ Demgegenüber

-
- 1) Können mehr als hundert Prozent auf ein Schiff abgeschrieben werden, ist die Differenz zwischen 100 Prozent und dem Abschreibungssatz als Steuergeschenk anzusehen.
 - 2) Vergleiche Die Deutsche Seeschifffahrt 1971/72, a.a.O., Anlage 4, S. 45; siehe Tabelle 9, Anhang.
 - 3) Ebenda, S. 17.

können in der Bundesrepublik in acht Jahren nur 77,1 Prozent abgeschrieben werden, ein Satz, der auch in Dänemark, Norwegen und den Niederlanden noch überschritten wird.

Ähnliche Benachteiligungen der deutschen Handelsflotte lassen sich feststellen, wenn man die Mittel, die aus den öffentlichen Haushalten für die Förderung der Seeschiffahrt vorgesehen sind, vergleicht. So stellen die Haushaltsmittel zur Förderung der Seeschiffahrt in Deutschland in der Regel nur einen Bruchteil der entsprechenden Haushaltsmittel in anderen Ländern dar.¹⁾

VIII. Zusammenfassung

Aufwertungsverluste "an sich" begründen noch keinen Anspruch der Reeder auf Leistungen des Staates zum Ausgleich dieser Verluste. Erst wenn die Aufwertungsverluste die Verfolgung anderer vom Staat gesetzter Ziele beeinträchtigen, wird der Staat zu Ausgleichsleistungen bereit sein. Der Umfang der staatlichen Leistungen richtet sich in diesem Falle nicht nach der Höhe der Aufwertungsverluste, sondern nach dem Grad der Beeinträchtigung der gesetzten Ziele. Ob das Ziel, eine "angemessene deutsche Seeschiffahrt" zu erhalten, durch die Aufwertungsverluste beeinträchtigt wird, ist erst dann zu klären, wenn der Staat operational definiert, was unter "angemessener deutscher Seeschiffahrt" zu verstehen ist.

1) Vergleiche Die Deutsche Seeschiffahrt 1971/72, a.a.O., S. 15; siehe Tabelle 10, Anhang.

Nach Auffassung der Reeder sind die im Gesamtdurchschnitt negativen Reedereiergebnisse, einhergehend mit einer zunehmenden Ausflagung von Schiffen, ein wichtiger Beweis für den nach ihrer Meinung gefährdeten Fortbestand einer "angemessenen deutschen Seeschifffahrt". Neben den Aufwertungsverlusten hat die wirtschaftlich unvünstige Lage der deutschen Seeschifffahrt ihre Ursache in einer in diesem Ausmaß bisher nicht erlebten Kostenexplosion und einem gleichzeitigen Ratenverfall. Flaggendirigistische Maßnahmen anderer Länder sowie eine im Vergleich wesentlich stärkere Subventionierung ausländischer Handelsflotten führen zu einer erheblichen Benachteiligung der deutschen Flotte im internationalen Wettbewerb.

SECHSTES KAPITEL:

Zusammenfassung und Ergebnis

In einem System fester Wechselkurse gibt eine unterbewertete Währung der Seeschifffahrt falsche Marktinformationen. Die Reeder erzielen durch die wechselkursbedingte Wettbewerbsverzerrung Mehrgewinne, die sie für dauerhaft halten. Diese Mehrgewinne vermindern den Zwang zur Anpassung an die auf den internationalen Seefrachtenmärkten sich vollziehenden Strukturveränderungen und verleiten zu großzügigeren Zugeständnissen bei Kostenerhöhungen aller Art.

Eine mit zunehmender Unterbewertung der Währung im System fester Wechselkurse verstärkte einsetzende Anpassungsinflation kann durch binnenwirtschaftliche Maßnahmen nicht verhindert werden, es sei denn, man beschränkte den internationalen Handels- und Kapitalverkehr, man verzichtete also - um die bestehende Parität aufrechtzuerhalten - auf Vorteile der internationalen Arbeitsteilung. Die Nachteile, die sich durch die Beschränkungen des internationalen Kapitalverkehrs für die Seeschifffahrt ergeben, sind beim Bardepotgesetz augenscheinlich. Den Reedern wird weitgehend die (legale) Möglichkeit genommen, durch Inanspruchnahme billiger Auslandskredite die Kapitalkosten zu senken; der Ausweg, durch Kreditaufnahme im Ausland Finanzierungsvorteile wahrzunehmen, wird auf ein Minimum reduziert.

Eine stufenweise Aufwertung beseitigt schlagartig die versteckte Subventionierung der Seeschifffahrt. Es kommt zu

den mit Recht gefürchteten Umstellungsschwierigkeiten, die nicht ohne Reibungsverluste zu vollziehen sind. Die sich ergebenden Aufwertungsverluste entsprechen dem Abbau der unterbewertungsbedingten Mehrgewinne der Seeschifffahrt und finden ihren Niederschlag in einer Verschlechterung der Rentabilität der Tonnage.

Bei der Berechnung der Aufwertungsverluste ist die Möglichkeit der Reeder, inländische Kostengüter durch ausländische Kostengüter zu substituieren, beziehungsweise den aufwertungsbedingten DM-Einnahmefall durch Raten-erhöhungen und/oder eine größere Tonnageauslastung teilweise zu kompensieren, zu berücksichtigen. Stellt man diese Tatbestände in Rechnung, läßt sich festhalten, daß bei einer einseitigen DM-Aufwertung der DM-Einnahmefall in der Linienschifffahrt geringfügig unter dem Aufwertungssatz liegt, während in der Trampschifffahrt - je nach Frachtenlage - der DM-Einnahmefall in etwa dem Aufwertungssatz entspricht beziehungsweise darüber liegt. Das Ausmaß der aufwertungsbedingten Substitution inländischer Kostengüter gegen ausländische Kostengüter läßt sich nicht bestimmen. Da aber die in der Studie angegebenen Schätzwerte für die in Devisen entstehenden Ausgaben erst 1972 ermittelt wurden, ist davon auszugehen - unterstellt man ein ökonomisches Verhalten der Reeder -, daß bereits eine aufwertungsbedingte Substitution inländischer gegen ausländische Kostengüter in diesen Erfahrungswerten enthalten ist. Eine weitere Verlagerung von Ausgaben ins Devisenland erscheint bei einigen Kostenarten möglich,

wurde aber bei Berechnung des Aufwertungsverlustes außer Ansatz gelassen. Unter Berücksichtigung dieser Zusammenhänge läßt sich im Jahre 1970 ein Aufwertungsverlust pro Aufwertungsprozent von circa 23 bis 27,5 Millionen DM ermitteln. Dies entspricht 0,5 bis 0,6 Prozent der DM-Erlöse der Seeschifffahrt.

Die für das Jahr 1970 ermittelten Ergebnisse der Auswirkungen einer DM-Aufwertung auf die Seeschifffahrt sind weder auf spätere Jahre übertragbar noch entsprechen sie den Folgen einer DM-Aufwertung, die im Rahmen multilateraler Wechselkursberichtigungen vollzogen sind:

- Bei langfristiger Betrachtung der Auswirkungen einer Aufwertung ist in verstärktem Maße die aufwertungsbedingte Abschwächung der Anpassungsinflation in Rechnung zu stellen. Wird nämlich nicht aufgewertet und unterstellt man einen wirksamen internationalen Preiszusammenhang, führt mittel- bis langfristig die Anpassungsinflation zu einer Beseitigung der unterbewertungsbedingten Mehrgewinne. Bei langfristiger Betrachtung **gibt es** somit - unter den gesetzten Prämissen - keine Aufwertungsverluste. Die Reeder können die aufwertungsbedingten Mehrgewinne lediglich länger erzielen.
- Bei multilateralen Wechselkursberichtigungen, die auch in anderen Ländern zu Währungsaufwertungen führen, ermöglichen die Marktanteile all dieser Länder zusammengenommen mehr oder minder große kompensatorische Ratenerhöhungen. Die Aufwertungsverluste der

den mit Recht gefürchteten Umstellungsschwierigkeiten, die nicht ohne Reibungsverluste zu vollziehen sind. Die sich ergebenden Aufwertungsverluste entsprechen dem Abbau der unterbewertungsbedingten Mehrgewinne der Seeschifffahrt und finden ihren Niederschlag in einer Verschlechterung der Rentabilität der Tonnage.

Bei der Berechnung der Aufwertungsverluste ist die Möglichkeit der Reeder, inländische Kostengüter durch ausländische Kostengüter zu substituieren, beziehungsweise den aufwertungsbedingten DM-Einnahmenausfall durch Raten-erhöhungen und/oder eine größere Tonnageauslastung teilweise zu kompensieren, zu berücksichtigen. Stellt man diese Tatbestände in Rechnung, läßt sich festhalten, daß bei einer einseitigen DM-Aufwertung der DM-Einnahmenausfall in der Linienschifffahrt geringfügig unter dem Aufwertungssatz liegt, während in der Trampschifffahrt - je nach Frachtenlage - der DM-Einnahmenausfall in etwa dem Aufwertungssatz entspricht beziehungsweise darüber liegt. Das Ausmaß der aufwertungsbedingten Substitution inländischer Kostengüter gegen ausländische Kostengüter läßt sich nicht bestimmen. Da aber die in der Studie angegebenen Schätzwerte für die in Devisen entstehenden Ausgaben erst 1972 ermittelt wurden, ist davon auszugehen - unterstellt man ein ökonomisches Verhalten der Reeder -, daß bereits eine aufwertungsbedingte Substitution inländischer gegen ausländische Kostengüter in diesen Erfahrungswerten enthalten ist. Eine weitere Verlagerung von Ausgaben ins Devisen Ausland erscheint bei einigen Kostenarten möglich,

wurde aber bei Berechnung des Aufwertungsverlustes außer Ansatz gelassen. Unter Berücksichtigung dieser Zusammenhänge läßt sich im Jahre 1970 ein Aufwertungsverlust pro Aufwertungsprozent von circa 23 bis 27,5 Millionen DM ermitteln. Dies entspricht 0,5 bis 0,6 Prozent der DM-Erlöse der Seeschifffahrt.

Die für das Jahr 1970 ermittelten Ergebnisse der Auswirkungen einer DM-Aufwertung auf die Seeschifffahrt sind weder auf spätere Jahre übertragbar noch entsprechen sie den Folgen einer DM-Aufwertung, die im Rahmen multilateraler Wechselkursberichtigungen vollzogen sind:

- Bei langfristiger Betrachtung der Auswirkungen einer Aufwertung ist in verstärktem Maße die aufwertungsbedingte Abschwächung der Anpassungsinflation in Rechnung zu stellen. Wird nämlich nicht aufgewertet und unterstellt man einen wirksamen internationalen Preiszusammenhang, führt mittel- bis langfristig die Anpassungsinflation zu einer Beseitigung der unterbewertungsbedingten Mehrgewinne. Bei langfristiger Betrachtung **gibtes** somit - unter den gesetzten Prämissen - keine Aufwertungsverluste. Die Reeder können die aufwertungsbedingten Mehrgewinne lediglich länger erzielen.
- Bei multilateralen Wechselkursberichtigungen, die auch in anderen Ländern zu Währungsaufwertungen führen, ermöglichen die Marktanteile all dieser Länder zusammengenommen mehr oder minder große kompensatorische Ratenerhöhungen. Die Aufwertungsverluste der

deutschen Seeschifffahrt sind somit geringer als bei einseitiger DM-Aufwertung. Es wurde nachgewiesen, daß das weltweite Realignment Ende 1971 - zumindest für die deutsche Linienschifffahrt - wahrscheinlich keine, beziehungsweise nur minimale Aufwertungsverluste zur Folge gehabt hat.

Der Haupteinwand der Reeder gegen die Einführung eines Systems flexibler Wechselkurse oder gegen häufige Änderungen staatlich fixierter Wechselkurse in kleinen Schritten richtet sich vornehmlich gegen eine angebliche Erhöhung des Unsicherheitsfaktors im Reedereigeschäft. Man geht davon aus, daß einem System flexibler Wechselkurse eine Instabilität in Form großer Wechselkursschwankungen innewohnt. Abgesehen davon, daß gerade im System der Stufenaufwertungen mit außenwirtschaftlichen Ungleichgewichten einhergehende Spekulationswellen und Währungskrisen das Währungsrisiko beträchtlich erhöhen, beweisen die Erfahrungen der Vergangenheit, daß flexible Wechselkurse - sofern sie nur lange genug flexibel gehalten werden - nicht notwendigerweise mit instabilen Kursen gleichzusetzen sind. Zudem haben die Reeder die Möglichkeit, das Währungsrisiko auf Devisenterminmärkten abzusichern. Bei flexiblen Wechselkursen ist von der begründeten Annahme auszugehen, daß sich auch Devisenterminmärkte für längerfristige Fälligkeiten herausbilden werden.

Unserichtig war darüber hinaus, daß im Falle einer gleichzeitigen Paritätsanpassung an die außenwirtschaftlichen Verhältnisse nicht nur eine größere Goldwertstabilität

zu einer stetigen Entwicklung der Seeschiffahrtsbetriebe beiträgt, sondern daß auch die Anpassungsschwierigkeiten, die nach einer plötzlichen Korrektur des Wechselkurses in großen Stufen entstehen, und protektionistische Eingriffe in den Welthandel vermieden werden, erscheint die Haltung der Reeder gegenüber flexiblen Wechselkursen revisionsbedürftig.

Da den Aufwertungsverlusten der Seeschiffahrt die Vorteile gegenüberstehen, die die Reeder in der Zeit vor der Aufwertung aus der Unterbewertung der DM gezogen haben, sollten die Folgen der DM-Aufwertung grundsätzlich auch zu Lasten der Reeder gehen. Nur wenn der Staat glaubt, daß die Aufwertungsverluste sein Ziel, eine "angemessene deutsche Seeschiffahrt" zu erhalten, beeinträchtigen, wird er unabhängig von der Höhe von Aufwertungsverlusten an finanzielle Hilfen für die Reeder denken müssen.

Tabelle 9: Übersicht über die Abschreibungshöhe in den einzelnen Ländern nach verschiedenen Zeiträumen

Land	nach 1 Jahr %	nach 3 Jahren %	nach 5 Jahren %	nach 8 Jahren %
BRD	37,2	51,4	65,7	77,1
Belgien	20,0	50,0	70,0	100,0
Dänemark	51,0	75,7	87,8	95,9
Frankreich	31,25	67,6	80,6	100,0
Italien	25,0	70,0	90,0	100,0
Japan	24,0	63,6	94,2	100,0
Niederlande	20,0	48,5	65,6	n. 5 1/2 J. 82,6
Norwegen	33,0	48,0	65,0	89,0
Schweden	30,0	71,0	100,0	-
U.K.	100,0	-	-	-
USA	60,0	87,0	90,0	100,0 n. 5 1/2 J.

Quelle: Die Deutsche Seeschiffahrt 1971/72
Eine Dokumentation
Verband Deutscher Reeder
Hamburg, Februar 1972
S. 45

Tabelle 18: Haushaltsmittel zugunsten der Seeschifffahrt
in einigen Ländern

Land	Flotten- stärke (Mill.BRT) Mitte 1971	Haushalts- mittel gegeben als	1971 (Mill. DM)	1972 (Mill. DM)
Frankreich	7,0	Neubauzuschüsse, Betriebssubven- tionen	360	453
Italien	8,1	Neubauzuschüsse, Zinszuschüsse, Abwrackprämien	665	698
Japan	30,5	zinsbegünstigte Staatskredite, Zinszuschüsse zu Darlehen privater Kreditinstitute	1.650	1.550
USA	16,3	Neubauzuschüsse, Betriebssubven- tionen	1.170	1.500
Bundesrepublik Deutschland	8,0	Neubauzuschüsse (Verpflichtungs- ermächtigungen; ohne ERP-Mittel, da 1971 und 1972 keine Verpflich- tungsermächti- gungen)	61	60 (Entwurf)

Quelle: Die Deutsche Seeschifffahrt 1971/72
(Eine Dokumentation), Verband Deutscher Reeder,
Hamburg, Februar 1972, S. 15.

LITERATURVERZEICHNIS

- Black, J., A Proposal for the Reform of Exchange Rates, in: The Economic Journal, London, Vol. 76, 1966.
- Bloy, H., Typische Kostenverhältnisse der Seeschifffahrt, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, dritter Band, dritte Auflage, Stuttgart 1960.
- Boelsen, U., Die Elastizität der Trampreederei, Eine Untersuchung im Rahmen des Elastizitätsproblems der Seeschifffahrtbetriebe, Dissertation, Hamburg 1968.
- Bollinger, R., Währungsaufwertungen, Eine empirische Untersuchung ihrer Auswirkungen auf Zahlungsbilanz, Preisniveau und Beschäftigung, Dissertation, Saarbrücken 1966.
- Bonavia, M. R., The Economics of Transport, Cambridge 1963.
- Broos, St. R., Ocean Shipping, Cambridge Maryland 1956.
- Carell, E., Allgemeine Volkswirtschaftslehre, 11. Auflage, Heidelberg 1964.
- Carstens, R., Die Aufwertungsdebatte, Kieler Studien, Forschungsberichte des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Band 63, Tübingen 1963.
- Clauß, F. J., Möglichkeiten elastischer Wechselkurspolitik, in: Konjunkturpolitik, 8. Jahrgang, 1962.
- Die deutschen Seefrachten-Indices, Mitteilung für die Presse, Herausgeber: Der Bundesminister für Verkehr, laufende Folge von Januar 1969 bis August 1972.
- Die Weltwirtschaft, Halbjahresschrift des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, 1970, Heft 1 und 2, Tübingen 1970.
- Erklärung der Bundesregierung zur Währungspolitik, abgegeben von Bundesminister Professor Schiller am 19.1.1972 vor dem Deutschen Bundestag, in: Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, Bonn 20.1.1972.

- Fels, G., Der internationale Preiszusammenhang, Eine Studie über den Inflationsimport in der Bundesrepublik Deutschland, Dissertation, Köln, Berlin, Bonn, München 1969.
- Fisser, F. M., Trampschiffahrt, Entwicklung, Bedeutung, Marktelemente, Bremen 1957.
- Forstmann, A., Die Grundlagen der Außenwirtschaftstheorie, Berlin 1956.
- Franz, R., Schiffsfahrtsprotektionismus, Der Einfluß schiffsfahrtsprotektionistischer Maßnahmen auf die Preisbildung im Seeverkehr, Schriftenreihe des Instituts für Industrie- und Verkehrspolitik der Universität Bonn, Band 18, Berlin 1967.
- Galbraith, J. K., American Capitalism, The Concept of Countervailing Power, Boston 1952.
- Giersch, H., Flexible Wechselkurse, Ein Instrument zur Sicherung von Stabilität und außenwirtschaftlicher Stetigkeit, in: Kieler Diskussionsbeiträge zu aktuellen wirtschaftspolitischen Fragen, Heft 10, Kiel Juni 1971.
- Greiß, I., Kosten und Kostenrechnung im Seeschiffsfahrtsbetrieb, Dissertation, Hamburg 1969.
- Gripaios, H., Tramp-Shipping, Toronto, New York 1959.
- Gutenberg, E., Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre, Erster Band, Die Produktion, 12. Auflage, Berlin, Heidelberg, New York 1966.
- Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre, Zweiter Band, Der Absatz, 10. Auflage, Berlin, Heidelberg, New York 1967.
- Hamm, W., Preise als wirtschaftspolitisches Ordnungsinstrument, Veröffentlichungen des Forschungsinstitut für Wirtschaftspolitik an der Universität Mainz, Band 17, Heidelberg 1964.
- Handbuch Seeverkehr, Band 1, Herausgeber: H. Neukirchen, Berlin 1969.
- Helander, S., Die internationale Schiffsfahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, Jena 1929.
- Hellwig, Zur Lage der deutschen Seeschiffsfahrt, Vortrag in Bremen am 12.10.1971, Loseblatt-Sammlung.
- Herrlau, H. H., ABC des Seeverkehrs, dritte Auflage, Hamburg 1965.

Jolmes, L.L.V., Am Anfang der siebziger Jahres, wohin? Die Seewirtschaft im Jahre 1969/70, in: Jahrbuch des Schiffahrtswesens, 9. Folge, Darmstadt 1970.

- Die Seewirtschaft im Jahre 1970/71, in: Jahrbuch des Schiffahrtswesens, 10. Folge, Darmstadt 1971.

Jöhr, W. A., Soll der Schweizer Franken aufgewertet werden?, in: Überbeschäftigung und Frankenparität, St. Gallen 1947.

Karsten, J., Kosten und Preise in der Trampschiffahrt, Verkehrswissenschaftliche Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Hamburg, Heft 5, Göttingen 1968.

Kasper, W., Internationale Währungspolitik - Ein Überblick über die Reformdiskussion und eine Zwischenbilanz, in: Kieler Diskussionsbeiträge zu aktuellen wirtschaftspolitischen Fragen, Heft 1, Kiel, September 1969.

- Zur Frage größerer Wechselkursflexibilität, Fazit aus der Diskussion und ein Beispiel zur Illustration, Kieler Studien, Forschungsberichte des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Band 113, Tübingen 1970.

Klanke, H., Reederei, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, dritter Band, dritte Auflage, Stuttgart 1960.

Kojima, S., The Effects of Shipping Competition on Freight Rates, in: Kyoto University Economic Review, Vol. II, No. 1, 1927.

Koopmans, T., Tanker Freight Rates and Tankship Building, Veröffentlichungen des Nederlandsch Economisch Instituut, Nr. 27, Haarlem, London 1939.

Krelle, W., Preistheorie, Tübingen 1961.

Lipfert, A., und Wirtgen, R., Limitierte Stufenflexibilität als Mittelweg, in: Der Volkswirt, Jahrgang 16, Heft 12, 1962.

Maack, H., Der Kampf ums Gleichgewicht, Stabilisierungspläne der Seeschiffahrt einst und jetzt, in: Hansa, 100. Jahrgang, 1963.

Marx jr., D., International Shipping Cartels, A Study of Industrial Self-Regulation by Shipping Conferences, Princeton 1953.

Nagels, F., Frachtraten und Investitionen in der Trampschiffahrt, Dissertation, Münster 1957.

Nöll von der Nahmer, R., Außenwirtschaft, Heidelberg 1959.

Nittscher, W., Das Konferenzsystem der Linienschifffahrt,
in: Wirtschaftsdienst, 36. Jahrgang, 1956.

- Schifffahrtskonferenzen und Abladerschaft, 1. Teil,
in: Wirtschaftsdienst, 40. Jahrgang, 1960.
- N. N., Auftakt der Währungsgemeinschaft am 24. April 1972,
in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12.4.1972.
- Bundeskartellamt kontra Fernostkonferenz, in:
Die Welt vom 8.8.1972.
- Die Belastung deutscher Reeder aus der DM-Aufwertung,
in: Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 30.10.1969.
- Die Wechselkursversicherung, in: Blick durch die Wirt-
schaft vom 10.2.1972.
- Die Werften schlagen Alarm, in: Blick durch die Wirt-
schaft vom 6.5.1972.
- Dumping Raten im Südafrika-Verkehr?, in: Blick durch
die Wirtschaft vom 19.1.1972.
- Immer mehr Auflieger, in: Blick durch die Wirtschaft
vom 7.8.1971.
- Interesse für "German Liberty", in: Hansa, 103. Jahr-
gang, 1966.
- Künftige Versicherung auch für Wechselkursrisiken,
in: Handelsblatt vom 10.1.1972.
- Mit Frachtraten fielen auch Altschiffspreise,
in: Weser-Kurier vom 13.7.1971.
- Neue Standardschiffe für die Trampschifffahrt,
in: Hansa, 103. Jahrgang 1966.
- Neuer Weg im britischen Schiffsbau?,
in: Die Welt vom 20.10.1962.
- Reeder verteidigen Flaggenwechsel, in: Frankfurter
Allgemeine Zeitung vom 11.12.1971.
- Reedereien: Auf "Fahnenflucht", in: Wirtschaftswoche,
Der Volkswirt, Aktionär, Heft 40, 26. Jahrgang, 1972.
- Verkaufswelle in der deutschen Seeschifffahrt,
in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 14.3.1972.
- Vom Eutra-Tarif zum Richtfrachterschema,
in: Hansa, 96. Jahrgang, 1959.
- Wechselkursrisiko ab sofort zu versichern,
in: Süddeutsche Zeitung vom 10.2.1972.

- N.N., Wechselkursversicherung in Kraft, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 14.2.1972.
- Weniger Aufträge für die Werften, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 26.1.1972.
- Nolte, H., Weltschiffahrt in der Krise?, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 26.1.1972.
- OEEC, Studie über die Ausbreitung der Flotten der "billigen Flaggen" und über verschiedene damit zusammenhängende Fragen, deutsche Übersetzung des Dokuments C (57) 246, Final Text of 28.1.1958, Paris.
- Parkinson, J.R., Outlook for the Shipbuilding Industry, in: Fairplay, Weekly Shipping Journal, Vol. 193, No. 3967, London 1959.
- Ship Wastage Rate, in: The Journal of the Royal Statistical Society, Series A, Vol. 120, Part I, 1957.
- Pohl, R., Filc, W. und Hübl, L., Diskontsenkung - Bardepotgesetz (I), Die Fehlkalkulation der Bundesbank, in: Wirtschaftswoche, Der Volkswirt, Aktionär, 26. Jahrgang, Heft 10, 1972.
- Diskontsenkung - Bardepotgesetz (II), Die Folgen für die Konjunktur, in: Wirtschaftswoche, Der Volkswirt, Aktionär, 26. Jahrgang, Heft 11, 1972.
- Poole, W., The Canadian Experiment with flexible Exchange Rates, 1950 - 62, Dissertation, Chicago 1966.
- Predöhl, A., Verkehrspolitik, Göttingen 1958.
- Reuther, O., Die Beförderungsunternehmen zur See, Stuttgart 1933.
- Rogowsky, J., Die Wiederaufbaufinanzierung der Seeschiffahrtsbetriebe in Westdeutschland bis zum Jahre 1954 und ihre betriebswirtschaftliche Problematik, Dissertation, Mannheim 1954.
- Tramp- und Linienschiffahrt, in: Zeitschrift für Betriebswirtschaft, 26. Jahrgang, 1956.
- Rometsch, S., Monetäre Integration, Das Problem einer Währungsunion im Gemeinsamen Markt, Frankfurt 1968.

Rose, K., Theorie der Außenwirtschaft, 2. Auflage, Berlin und Frankfurt am Main 1968.

Rzepecki, W., Prices of Sea Transport's Services, Theoretical Problems, in: Transactions of the Maritime Institute at Gdansk, Series III, No. 18, Gdansk 1961.

Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, Expansion und Stabilität, Jahresgutachten 1966/67, Stuttgart und Mainz 1966.

- Im Sog des Booms, Jahresgutachten 1969/70, Stuttgart und Mainz 1969.
- Jahresgutachten 1971, Bundesdrucksache VI/2847, Bonn 22. November 1971.

Sanmann, H., Seeverkehrsmärkte, Grundlegung einer Ökonomik des Seeverkehrs, Verkehrswissenschaftliche Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Hamburg, Heft 1, Göttingen 1965.

Schaitel, M., Das Problem einer Paritätsänderung (Aufwertung) der D-Mark zum Ausgleich der Zahlungsbilanz, Dissertation, Freiburg 1959.

Schneider, E., Einführung in die Wirtschaftstheorie, zweiter Teil, Wirtschaftspläne und wirtschaftliches Gleichgewicht in der Verkehrswirtschaft, 10. Auflage, Tübingen 1965.

- Einführung in die Wirtschaftstheorie, dritter Teil, Geld, Kredit, Volkseinkommen und Beschäftigung, 10. Auflage, Tübingen 1967.
- Einführung in die monetären Probleme internationaler Wirtschaftsbeziehungen, Tübingen 1968.

Schubert, K., Seeschifffahrt in der technischen Perspektive, in: Hansa, 93. Jahrgang, 1956.

Schumpeter, J.A., Konjunkturzyklen, Eine theoretische, historische und statistische Analyse des kapitalistischen Prozesses, Göttingen 1961.

Schütt, W., Der Frachtenmarkt der Seeschifffahrt, Dissertation, Handelshochschule Leipzig, 1939.

Seeverkehr 1970 und Überblick über die Entwicklung während der sechziger Jahre, Herausgeber: Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), Paris.

Seeverkehrsbeirat, Ausschuß "Flaggenwechsel", Bericht vom 26. November 1971.

Svendsen, A.S., Factors determining the laying-up of ships, in: The Institute of Economics and Business Administration, Papers No. 7, Bergen 1957.

- Seeverkehr und Seeverkehrswirtschaft, Bremen 1958.

- The Revial of the Freight Market: 1962 - 1965?, Paper No. 12 of the Papers from the Institute of Economics of the Norwegian School of Economics and Business Administration.

Theel, G.A., Seeschifffahrt, in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, 9. Band, Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1956.

Treuarbeit, Deutsche Revisions- und Treuhand-Aktiengesellschaft, Untersuchung der Entwicklung der Reedereiergebnisse einer Auswahl von deutschen Schiffahrtsunternehmen im Jahre 1970 und im ersten Halbjahr 1971 (Hochseefrachtfahrt), Hamburg.

Verband Deutscher Reeder, Der Schifffahrt-Brief, laufende Folgen von Dezember 1969 bis August 1972.

- Deutsche Seeschifffahrt, Themen und Probleme, Herbst 1970.

- Die Deutsche Seeschifffahrt 1971/72, Eine Dokumentation, Hamburg, Februar 1972.

- Gedankenskizze zur Wechselkursversicherung (Wechselkursgarantien), Hamburg, den 12.5.1972.

- Liniendienste Deutscher Reedereien, Weltweit - Schnell - Zuverlässig, Hamburg, 1. September 1971.

- Seeschifffahrt 1971, Bericht des Vorsitzenden Hermann C. Helms anlässlich der ordentlichen Mitgliederversammlung in Hamburg am 9. Dezember 1971.

Verkehrsbericht 1970, Herausgeber: Der Bundesminister für Verkehr, Oktober 1970.

Voigt, F., Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems, Verkehrswissenschaftliche Forschungen, Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Seminars der Universität Hamburg, Band 1, Berlin 1960.

Vormbaum, H., Die Frachtrate in der Seeschifffahrt, in: Wirtschaftsdienst, 40. Jahrgang, 1960.

Wahl, H.O., Der Seechartermarkt als börsenmäßig organisierter Markt (unter besonderer Berücksichtigung des Trampmarktes an der Londoner "Baltic Mercantile and Shipping Exchange"), Dissertation, Mannheim 1960.

Wirtschaftstendenzen - Sektorstudien "Seeverkehr 1961", Herausgeber: Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Paris.

Wodrich, K., P & I Versicherung, in: Hansa, 94. Jahrgang, 1957.

Zänker, A., Flexible Wechselkurse - Beispiel Kanada, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 1.7.1961.

Zuellig, S., Die Seefrachten 1920 - 1928, Zürich 1942.

L e b e n s l a u f

Am 7. Dezember 1946 wurde ich als Sohn des Kaufmanns Edmund Sterzenbach und seiner Ehefrau Erna, geb. Kröll, in Dernbach geboren.

Von Ostern 1953 bis Ostern 1958 besuchte ich die Volksschule in Dernbach. Anschließend wechselte ich auf das Martin-Butzer-Gymnasium in Dierdorf, das ich nach Erlangung des Abiturs im Herbst 1966 verließ.

Bei der Bundeswehr diente ich von Januar bis Juli 1967 als Fallschirmjäger; infolge einer Knieverletzung wurde ich vorzeitig entlassen.

Ab Wintersemester 1967/68 bis Sommer 1971 studierte ich an der Philipps-Universität in Marburg Volkswirtschaftslehre. Aufgrund der Gutachten zweier Professoren durfte ich mein Diplom vor der gesetzlich vorgeschriebenen Mindestfrist ablegen.

Seit Oktober 1971 arbeite ich als wissenschaftlicher Angestellter im Forschungsinstitut für Wirtschaftspolitik an der Universität Mainz.

